

# Europa Azul

Revista de la Mar

Mayo-Junio N.º 171 • 2019



**Especial comercialización**



**SAJA-INDYNA, S. A.**



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

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



**TECNISA, S.L.**

B° 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

## La anchoa se merece más que una reflexión

La flota guipuzcoana, que cuenta con 37 barcos y emplea a un total de 550 personas, ha descargado en menos de tres meses -la costera arrancó el pasado 3 de marzo- 5.900 toneladas de anchoa, para una cuota total disponible para toda la flota del Cantábrico -compuesta además de por las embarcaciones vascas por los buques cántabros, asturianos y gallegos- de 25.000 toneladas, de las cuales 20.615 corresponden al primer semestre.

La cotización media de la anchoa de esta campaña en las lonjas de Gipuzkoa se ha situado en 1,35 euros el kilo, aunque en la primera quincena de abril se llegó a derrumbar hasta los 30 céntimos, dada la masiva presencia de anchoa pequeña. Este precio medio es bajo y que impide rentabilizar las faenas, aunque elevar la cotización de la especie por encima de los 2 euros el kilo habría sido lo ideal para salvar la campaña.

Claramente, la rentabilidad de la costera podría ser mejorable, pero el problema es que el reparto establecido para este año por el Ministerio de Pesca -un 85% para el primer semestre y un 15% para el segundo- en lugar del existente hasta ahora -un 90% hasta el 30 de junio y un 10% hasta el 31 de diciembre- no satisface a las embarcaciones vascas. Sienten que se trata de dar concesiones en beneficio de otras flotas y en perjuicio de otras. El modelo de gestión actual otor-

ga poco margen de maniobra porque obliga a algunas flotas a llegar a acuerdos con otros. Desde Gipuzkoa se critica que Madrid favorece a otras que se mueven por otros intereses "no les importa el tamaño de los ejemplares de anchoa", señalan como si lo único que importa es pescar y pescar. Esta estrategia de capturar especies de tamaño pequeño provoca que el grueso de buques se vean inmersos en una competición en la que no importa la calidad de las descargas capturadas, sino la cantidad.

Se adoptaron importantes medidas entre Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria para salvar la costera, con la participación de ochenta representantes de las flotas del Cantábrico, el pasado 17 de abril, en la Escuela Náutica Pesquera de Santander, que a la postre resultaron efectivas. Por ello, cabe pedir que las medidas que se adopten sean atendidas las peticiones del sector, dado su conocimiento de la forma más correcta para gestionar. En principio, se adoptó la decisión por mayoría de reducir una jornada las salidas semanales -la de los viernes- para pescar anchoa y limitar en 2.000 kilos diarios la captura de ejemplares por barco, pasando de los 10.000 establecidas hasta este momento a las 8.000 en el caso de las embarcaciones grandes -más de doce tripulantes- y de 8.000 a 6.000 en el de las más pequeñas.

Con esta última medida buscaban «es-

tirar la costera», con el fin de hacer las capturas de forma más moderada y con menos frecuencia para conseguir una mayor cotización de la especie en las lonjas del territorio. Lo que pasa es que otras decisiones han posibilitado capturas de anchoa pequeña que han reducido la cuota y no han servido para sacar rentabilidad a las faenas.

Se ha demostrado claramente el interés de perpetuación de la especie que mantienen los pescadores con otras medidas como la reducción de los días de faena. A comienzos de mayo aquellos decidieron reducir las faenas un día más -además de los viernes, los lunes-, con lo que las salidas a la mar de aquél mes se han realizado únicamente de martes a jueves -último día de venta de la semana-. Esto refleja también el interés de evitar capturas innecesarias que no tendrían salida al mercado.

No pueden quedar en el olvido las multas por la sobrepesca de xarda o verdel de 2009 y 2010. Aquella situación ha sido un lastre para el sector que han dejado su costera bajo mínimos, con un rápido agotamiento de la cuota en una semana de faena. De una correcta gestión del recurso se podrán obtener buenos resultados en capturas y en precios. Si gestionamos la anchoa por el camino erróneo precario futuro tendrá la especie. 🌊

**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:** jruiizdevelasco@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

José María Gallart. 6 a 9

## Andalucía

Andalucía Carboneras  
I Encuentro de los Mares 10 a 14

## Ferias

Expomar 16 y 17

## Galicia

Burela  
Nueva regulación de la Obligación al  
Desembarque 18 a 23

## Euskadi

Agotada la cuota de la anchoa  
Arrain Azoka 24 a 27

## Europa

Fondos FEMP 28 y 29

## Opinión

El valor de la transformación 30 y 31

## Comercialización

Salón Goumets  
Compra de productos por los jóvenes  
Seafood Bruselas  
Tuttofood 32 a 41

## Innovación

Economía Azul  
en el Sector Marítimo 42 a 45

## 10-13

### Andalucía

## Carboneras, una referencia en el palangre de superficie

Pez espada y atún rojo han estado sometidos durante años a severos planes de recuperación que han mermado drásticamente las posibilidades de pesca de flotas en el Mediterráneo como la de Carboneras. No obstante, la flota de palangre de superficie de este puerto almeriense es la referencia nacional de la modalidad gracias a una estrategia basada en la unión de los pescadores y a un exitoso sistema de subasta online. Desde el sector subrayan la importancia de mantenerse unidos ante nuevos retos y denuncian la competencia desleal, el uso de redes de deriva o la reducción de caladeros, como en el caso de la ampliación del Parque Nacional de Cabrera, como riesgos para su sostenibilidad.

## 18-21

### Galicia

## Burela solicita la simplificación burocrática

La Feria Expomar celebró su vigésimo encuentro empresarial de organizaciones pesqueras, en el que se reclamó a la Administración la simplificación burocrática en diversos ámbitos de la actividad, la promoción del consumo de pescado o un enfoque regional de la PPC entre otros aspectos. Las conclusiones del encuentro se dividieron en tres apartados: ámbito sociolaboral en la pesca, gestión de la política pesquera y promoción y comunicación. En total se analizaron 15 puntos, adscritos a los diferentes apartados, con una propuesta de mejora para cada uno de ellos.



## Empresas

JC Mackintosh  
Indar  
Balfegó 46 a 51

## Astilleros

Diseño de Cintraval  
Plan Flagships  
Armón  
Murueta  
Zamakona 52 a 57

## Náutica

Salón Náutico 58

## Reportaje

La Pesca Esquimal 59 a 63  
Viajes Marítimos Parada en Sydney 64 a 66

## Eólica

Eólica Marina 67 a 71

22-23

## Galicia

# Nueva regulación de la obligación del desembarque

Seis meses después y sin que –de momento– se hayan cumplido las predicciones más catastrofistas, el Gobierno ha tomado las riendas con la publicación de la Orden APA/514/2019, de 26 de abril, en la que se especifican la aplicación de las exenciones a la obligación de desembarque y para la mejora en la selectividad de los artes. El subdirector general de Caladero Nacional y Aguas Comunitarias, Rafael



Centenera afirmó, en Burela, que “la obligación del desembarque es uno de los cambios más radicales de la Política de Pesca común. De un sistema de capturas de desembarco hemos pasado a control de capturas reales. Esta es la primera vez que aplicamos la política de descartes. Hemos aprobado la orden reguladora en donde toda especie con talla definida por la Unión Europea debe descargarse en puerto

32-41

## Comercialización

# Importantes eventos relacionados con la comercialización pesquera

Los meses de abril y mayo están dedicados a la comercialización pesquera. Entre ellos, han estado la Seafood Excellence Global y Seafood Expo Global, celebrada en Bruselas, que ha sido, nuevamente, la feria por excelencia de las transacciones pesqueras. Importante el esfuerzo que está haciendo el Salón de Gourmets 2019, en donde la Confederación Española de Pesca (Cepesca) ha presentado un nuevo ‘Mapa de los Sabores



del Mar’, para reivindicar la importancia de los productos pesqueros en la economía española, así como su incorporación en la dieta y valor gastronómico. Y no digamos nada de Tuttofood, en Milán, en donde estuvieron presentes 82.551 operadores, el 21% de los cuales eran extranjeros, de un total de 143 países, con 12 nuevas firmas (en particular Centroamérica, Medio Oriente y África del Norte) que se reunieron con 3.079 marcas italianas e internacionales presentes en el evento

## Publicidad

SAJA YNDINA.	2
OLIVEIRA	9
PESCADOS LLORENTE	15
ZF	17
PROTECNAVI	21
Gº Vº Dpto. MEDIO AMBIENTE	27
FURUNO	29
ASTILLEROS BALENCIAGA	35
VOLVO PENTA	41
ITSASKORDA	45
Gº Vº Dpto. DESARROLLO ECONÓMICO.	54
NABERAN	61
ZAMAKONA	63
KATIAK-THIELE	69
NODOSA	71
NAUTICAL	72



Marinero prepara en el puerto de Carboneras las artes para palangre de superficie. Foto Juan Manuel Moreno.



*Gallart habla de la problemática de la flota del Mediterráneo*

**José María Gallart**, vicepresidente de Faape para el Mediterráneo andaluz

## “El plan europeo para el Mediterráneo es otro fracaso político y nos condena a la desaparición”

El pasado 4 de abril la Eurocámara aprobó el primer plan pesquero plurianual para la gestión y conservación de especies demersales en el Mediterráneo occidental. Está previsto que el plan entre en vigor el 1 de enero de 2020 y afectará a las aguas de la zona norte del mar de Alborán, el Golfo de Lion y el mar Tirreno.

*Texto y fotos:  
Juan Manuel Moreno*

Este plan, que sigue a los aprobados para el Báltico, el mar del Norte y las Aguas Occidentales, afectará directamente a las especies de mayor valor comercial para los pescadores andaluces implicados: merluza, salmonete, gamba roja, gamba blanca

y cigala, entre otras. El plan incluye la prohibición de usar redes de arrastre a menos de seis millas náuticas de la costa durante tres meses al año.

El primer año se reducirá el esfuerzo pesquero un 10% respecto a los días autorizados entre 2012 y 2017; los cuatro años siguientes el recorte será del 30%. Sus resultados deberán evaluarse tras cinco

años y, a partir de entonces, cada tres años.

El texto salió adelante con 461 votos a favor, 62 en contra y 101 abstenciones. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación considera este plan “un éxito para la gestión pesquera del Mediterráneo y será una de las principales herramientas para alcanzar el Rendimiento Máximo

## Entrevista

Sostenible en 2025, a la vez que se garantiza el mantenimiento socioeconómico de la actividad pesquera en estas zonas costeras”.

Una opinión que dista mucho de la del sector andaluz y que, a priori, pone trabas a la inminente negociación entre gobierno central y comunidades autónomas para desarrollar el reglamento europeo. No obstante, los pescadores andaluces confían en que se reconozca su esfuerzo en cuanto a reducción de flota y prácticas sostenibles, y se tengan en consideración las especificidades de su pesquería.

Para ello, la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape), la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (Facope) y la Junta de Andalucía han consensuado el documento ‘Especies objetivo y medidas de gestión para las pesquerías de arrastre de fondo en la zona GSA 1 Andalucía’.

Este texto recoge la posición del sector andaluz frente a la nueva norma y se viene elaborando desde hace más de dos años. Entre las medidas propuestas por Andalucía están: reducir el esfuerzo pesquero a un máximo de 230 días al año, mantener las excepciones actuales, establecer la co-gestión de los días de pesca y una jornada máxima de 12 horas al día.

La última versión del documento se consensuó este 15 de mayo en Sevilla, donde también estuvo el vicepresidente de Faape para el litoral andaluz mediterráneo y gerente de Asopesca, José María Gallart, quien atendió a Europa Azul.

**¿Qué valoración tienen los armadores andaluces que faenan en el Mediterráneo sobre el plan comunitario para especies demersales?**

Nosotros en principio valoramos ese plan muy negativamente porque supone un fracaso más de la política pesquera comunitaria en el Mediterráneo. Europa ha copiado y pegado las políticas que han llevado a cabo en el norte, pero esto no vale para nosotros porque nuestro contexto es muy diferente. Allí solo hay flota comunitaria y aquí no es así.

## “La nueva norma se basa en datos científicos obsoletos”

**¿Cómo altera el nuevo marco legal las reglas del juego en aguas mediterráneas?**

Pues poniendo trabas a la rentabilidad de la pesca y aumentando la competencia desleal. Las nuevas normas solo son para los pescadores de estados miembros de la UE. El Mediterráneo es muy extenso y este reglamento solo se aplicará en el Mediterráneo occidental, un pequeña parte del mismo. Afectará al 100% de la flota española de arrastre que faena en este mar, igual pasa en el caso de Francia, y en el caso de Italia afectará al 25% de sus arrastreros aproximadamente.

**Sin embargo los pescadores de países ribereños podrán seguir faenando en los mismos términos que ahora.**

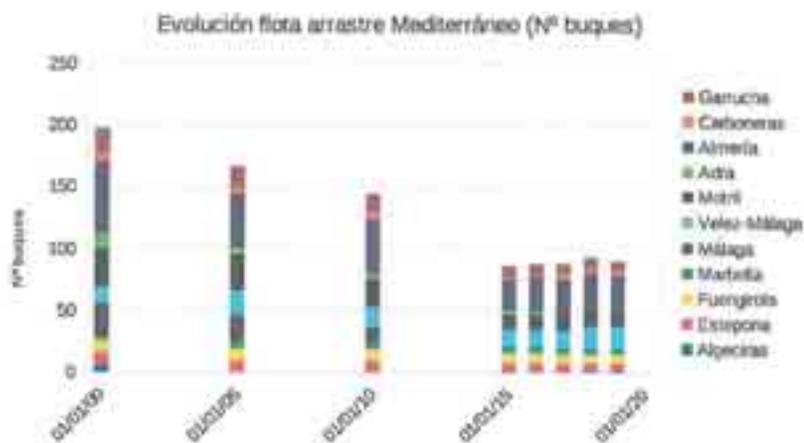
Los buques andaluces que faenan en el Mediterráneo afectados por esta norma son 90 y solo entre Argelia y Marruecos contamos 690 barcos. Si buscamos una solución para el Mediterráneo esta no es.

**¿Cómo consideráis que es la situación actual del caladero mediterráneo?**

Las ONG dicen que el estado es catastrófico, lo cual no es cierto. Reconocemos que no es una buena situación pero tampoco es como la pintan. Las administraciones trabajan con mucho retraso los datos científicos. Cuando se empezó a trabajar en este reglamento se hizo con datos de 2012, cuando la situación era mucho peor que la actual y que la de 2016. El pasado mes de diciembre en Roma se reconoció que el Mediterráneo está mejorando notablemente porque la flota comunitaria está llevando a cabo políticas de pesca sostenible. La nueva norma se basa en datos científicos obsoletos.

**¿Qué pasos ha dado el sector para aminsonar las pretensiones de este plan pluriannual que ha aprobado Bruselas?**

Previamente hemos cumplido con los objetivos de reducción de flota tras varias fases de desguaces. Si en el año 2000 había en Andalucía 225 buques de arrastre, ahora solo hay 90. Y en cuanto al reglamento tenemos que decir que el borrador de marzo de 2018 nos asustó bastante y reaccionamos. Defendimos nuestra postura en Bruselas e iniciamos conversaciones con la Federación Andaluza de Cofradías (Facope) y con el gobierno andaluz para consensuar nuestra posición. El problema de este reglamento de la Unión Europea es que condena a nuestra flota a la desaparición.



Evolución de la flota de arrastre de fondo andaluza en el litoral mediterráneo 2000-2019 - Fuente JUNTA FAAPE y FACOPE

**¿Se puede hablar del mismo cuadro entonces en Francia y en Italia?**

No en los mismos términos. Aunque todos somos comunitarios no se cumplen las normas igual en todos los países. España siempre cumple los reglamentos de Europa pero Francia e Italia, a menudo, hacen oídos sordos y los incumplen. Como ejemplo está el caso de la pesca con redes de deriva, prohibidas en España desde los años 90 y en Italia se captura pez espada con ese arte.

**Mencionaba el trabajo en común realizado con la Junta de Andalucía, ¿ha afectado el histórico cambio de gobierno en Andalucía a estas relaciones? ¿Cómo valoráis la acción política en el caso del plan de la UE para el Mediterráneo?**

En Andalucía el cambio de gobierno no ha afectado, seguimos en la misma onda positiva. Pero el sector ha hecho este último año muchas propuestas pero los políticos nacionales no han estado a la altura, nos sentimos traicionados por la clase política nacional y comunitaria. Nos hemos reunido con políticos a todos los niveles. Trabajamos codo con codo con Clara Aguilera, pero ni sus aportaciones ni nuestras adaptaciones al borrador fueron tenidas en cuenta a la hora de votar. Los verdes ecologistas tienen un fuerte lobby en Bruselas y además ni populares ni socialistas nos han dado apoyo.

**Se entiende que la acción comunitaria se ejecuta en consonancia con el principio de triple sostenibilidad –económica, social y ambiental- promulgado en la reforma de la Política Pesquera Común, ¿desde el sector percibís en este reglamento equilibrio en ese sentido?**

Esa es la cuestión. Resulta que a los ecologistas tampoco les gusta el reglamento, dicen que es muy flojo, es curioso que solo guste a los políticos y por eso digo de antemano que es un fracaso. Esta norma solo sirve para que el comisario Vella, que es de Malta, se anote un tanto porque él hizo

**“Nos sentimos traicionados por la clase política nacional y comunitaria”**



*José María Gallart defendiendo en junio de 2018 en Bruselas la posición del sector español frente al plan plurianual - Cepesca*

del Mediterráneo su bandera y, faltando año y poco para su cese, quiere refrendar su gestión con este plan. Y lo hace condenando a una flota responsable, profesional y sostenible, por eso nos duele más que desde el gobierno español se nos haya dado la espalda.

**¿Cómo queda el acuerdo de cooperación entre estados ribereños del Mediterráneo plasmado en la Declaración de Malta de marzo de 2017?**

La Declaración de Malta queda en papel mojado, Vella pasará a la historia por esto. Este comisario ha hecho buena a su predecesora, la griega Damanaki. La cuestión es que las consecuencias no las pagará él, que se irá fichado a algún lobby.

**Si con la Declaración de Malta no basta, ¿qué instrumentos le quedan a la UE para combatir la competencia desleal y asegurar que los estados no comunitarios del Mediterráneo se ajustan?**

Se trata de países soberanos, que no se rigen por las normas europeas, y si no es a cambio de dinero no van a dejar de pescar ni un día. Por eso ponemos como ejemplo el caso del atún rojo, donde la comisión IC-CAT marca las normas. Una entidad internacional que también afecta a estados no comunitarios y establece reglas comunes para todos los países. Así se explica el éxito de la recuperación del atún rojo en el Mediterráneo.

**“La Declaración de Malta queda en papel mojado, Vella pasará a la historia por esto”**

**¿Qué medidas técnicas hacen de este plan un elemento de riesgo para la flota andaluza de arrastre?**

Es que no hay razones técnicas que avalen las medidas de este reglamento, los datos científicos son obsoletos. Se ha regulado en base a datos de 2015-2017. Se han sobrepasado líneas rojas. La veda entre el 1 de mayo y el 31 de julio es un auténtico disparate para contentar a Oceana. Los barcos necesitan un umbral de días de pesca para ser rentables y con la fórmula aprobada en el reglamento iremos muy muy justos. Proponen una reducción del 10% el primer año sin tener en cuenta los esfuerzos ya realizados: la reducción de flota, las campañas de sensibilización, el ajuste de artes de pesca, etcétera. En 2020 habrá embarcaciones que en octubre tendrán que dejar de faenar por no tener días de pesca, no serán rentables y eso derivará en desempleo. El arrastre es el motor de las zonas pesqueras.



# La flota de palangre de Carboneras resiste a los planes de recuperación de sus principales pesquerías gracias a la unión del sector y a la comercialización en internet

Pez espada y atún rojo han estado sometidos durante años a severos planes de recuperación que han mermado drásticamente las posibilidades de pesca de flotas en el Mediterráneo como la de Carboneras. No obstante, la flota de palangre de superficie de este puerto almeriense es la referencia nacional de la modalidad gracias a una estrategia basada en la unión de los pescadores y a un exitoso sistema de subasta online. Desde el sector subrayan la importancia de mantenerse unidos ante nuevos retos y denuncian la competencia desleal, el uso de redes de deriva o la reducción de caladeros, como en el caso de la ampliación del Parque Nacional de Cabrera, como riesgos para su sostenibilidad.

*Texto y fotos:  
Juan Manuel Moreno*

A unos 60 kilómetros de la capital de Almería se yergue, mirando al mar Mediterráneo, la localidad de Carboneras. Un marinero pueblo andaluz que puede presumir de contar con una flota que es referencia nacional en la modalidad de palangre de superficie, ya que sus buques capturan casi dos tercios de la cuota de pez espada para España.

Carboneras dispone de una flota artesanal con 13 embarcaciones de artes menores, 9 de cerco, 2 de arrastre de fondo y 32 de palangre de superficie, según datos de la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía. La misma fuente indica que en el año 2018 la lonja de Carboneras comercializó un total de 795.324 kilogramos por valor de casi 4 millones de eu-

**La flota de palangre de Carboneras produce un impacto económico de 12 millones al año**



*Panorámica del puerto de Carboneras*

ros -3.947.057,49-. Casi el 95% de esa facturación -3,7 millones de euros- fue comercializada por la flota de palangre de superficie. En cuanto a capturas destacan sobremanera los 471.547 kilogramos de pez espada o emperador por valor de 3,6 millones de euros.

No obstante, estos datos oficiales hacen referencia a las cifras de la lonja de Carboneras, pero su flota también faena en aguas alejadas de este puerto almeriense y comercializa sus capturas en lonjas como las de Calpe, Barcelona o Mallorca. De ahí que las capturas totales de la flota de palangre de superficie de Car-

boneras estén muy próximas a las mil toneladas. Fuentes del sector, por su parte, indican a Europa Azul que el impacto económico de la pesca en la zona llega hasta los 12 millones de euros al año y emplea a más de 550 tripulantes.

Las capturas objetivo de esta flota son el pez espada y el atún rojo. Una flota de largo recorrido de hasta tres meses de faena y que puede pescar en todo el Mediterráneo y, algunas de estas embarcaciones, también en el Atlántico, pudiendo llegar hasta el paralelo 5 norte.



“... para ir al Atlántico, pero la mayoría se tiene que limitar al Mediterráneo solamente”. La campaña del pez de espada tiene un período de veda entre enero y marzo, y se desarrolla principalmente desde el mes de junio.

## Competencia desleal: redes de deriva

Todas las redes de enmalle de deriva están prohibidas en aguas de la Unión Europea desde el 1 de enero de 2002 si están destinadas a la captura del pez espada y el atún. Las Naciones Unidas ya habían emitido en 1989 una resolución que prohibía el uso de redes de deriva de gran escala en alta mar. Sin embargo, este tipo de redes se siguen usando en el Mediterráneo por países no comunitarios, pero también por países de la UE.

“La flota española, y la comunitaria en general, somos muy celosos cumpliendo la excesiva normativa que tenemos, pero luego está Italia, que ha sido advertida y sigue pescando con redes de deriva; y luego le sigue Marruecos también, y te quedas pasmado”, denuncia Hernández. “Nos encontramos con países que aún pescan con las redes de la muerte y esto supone un claro agravio comparativo, ya que estamos compitiendo en desigualdad. Esta competencia desleal es una de las grandes vergüenzas de Europa y tiene un efecto socioeconómico durísimo en Carboneras”, añade el director de Carbopesca.

## Efectos de la ampliación del Parque Nacional de Cabrera

Otro problema destacado para los pescadores de Carboneras es la ampliación del Parque Nacional del Archipiélago de Cabrera en Baleares. Este parque nacional, el primero en mar abierto en España, ha multiplicado recientemente por nueve su superficie pasando de 10.021 a 90.800 hectáreas. En junio de 2017 el Congreso aprobó con una amplia mayoría una Proposición No de Ley que recogía esta ampliación, por la que Cabrera se convierte en el mayor parque nacional marino del Mediterráneo occidental.

La ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, ha destacado esta medida como “una oportunidad para especies emblemáticas, migratorias y de pesca comercial”. Una opinión que está en las antípodas de la del sector pesquero de Carboneras. Pedro Hernández critica que “la flota peninsular afectada no ha participado en la defi-



*Embarcación amarrada en el puerto de Carboneras*

nición de la ampliación, ni tampoco las administraciones autonómicas de Andalucía y Valencia, que son donde tienen puerto base los buques de palangre de superficie y los que capturan camarón con nasas”.

Hernández hace hincapié en que “esta ampliación no está suficientemente justificada respecto a la información científica sobre la que se sustenta y no se acompaña de ninguna evaluación sobre su impacto socioeconómico entre la flota peninsular que opera en la zona”.



*Artes de palangre en el puerto de Carboneras*

## “Solo juntos seguiremos siendo fuertes y podremos resistir”

Los esfuerzos de la flota de Carboneras no se han reducido a denunciar las carencias de esta ampliación, sino que además han trabajado para demostrar científicamente el nulo impacto de sus artes sobre los bancos de corales y las áreas de paso de cetáceos y otros vertebrados marinos, cuya protección son objetivos específicos de la ampliación. Hernández explica que el sector de palangre pidió al Instituto Español de Oceanografía un informe que determinara el impacto de su arte sobre estos dos sistemas naturales. “Los resultados son claros y contundentes. El palangre de superficie no afecta al lecho marino y, por tanto, no afecta a los bancos de corales profundos, y su interacción con cetáceos u otras especies de vertebrados marinos ha descendido de forma importante en los últimos años debido a los cambios en el modelo de explotación que la propia flota ha asumido, evitando, además, la captura de tortugas y otras especies no deseadas” detalla el gerente de Carbopesca a esta revista.

En este contexto Hernández advierte de la debilidad del sector pesquero tras años de desprestigio y merma de su imagen ante la opinión pública. “En esa zona hay muchísimo tráfico marítimo que sí afecta a los cetáceos, pero inexplicablemente no se adopta ninguna medida que afectaría al todopoderoso Ministerio de Fomento, es mucho más fácil hacerlo con nosotros que somos más débiles”, señala Hernández, quien remata subrayando una idea que es caballo de batalla en muchos casos dentro del sector pesquero: “Perdimos la presunción de inocencia, nos han demonizado; ciertas ONG nos castigan ante la opinión pública porque es muy fácil, el sector debe recuperar la credibilidad”.

## La subasta online para relanzar el mercado

Pero no todo son malas noticias para la flota de palangre. Gracias a un ejercicio de unión y coordinación estos pescadores de Carboneras han logrado aumentar la rentabilidad de su pesquería. La vía empleada para canalizarlo es a través de la subasta online. La venta en in-

## Con la subasta online el precio sube aproximadamente un euro cada año

ternet se realiza en el sitio web subastacarbo-pescapespada.com.

Hernández detalla que se trata de un sistema sencillo consistente en informar en internet de las capturas que llevan a bordo antes de llegar a puerto. En esa información incluyen todas las características de las capturas, se puja y, cuando descargan en puerto, ya está todo el pescado vendido. La trazabilidad de las capturas se gestiona a través de un acuerdo económico con cofradías locales y lonjas, donde se verifican las descargas en consonancia con las facturas de gestión comercial.

“La subasta online ha dado sus frutos propiciando que el precio del pez espada suba ostensiblemente en los últimos tres o cuatro años. Desde que lo hacemos el precio sube aproximadamente un euro al año” nos describe Pedro Hernández. Desde Carbo-pesca inciden en que la subasta online es solo el método pero lo realmente fundamental



*Instalaciones de la lonja del puerto de Carboneras*

es la unión del sector: “Si concentras la oferta en un punto donde todo el mundo puja el precio sube, no hemos inventado nada, lo que se requiere para lograrlo es la unión de todos. Somos un sector complicado y, si nos dividimos y no canalizamos la comercialización por ese portal, pronto podemos echar por tierra lo conseguido”, asevera Hernández.

En ese contexto avanza una flota que se ha ido reajustando con normalidad en los últimos años en términos de reducción de embarcaciones y que no teme a los problemas actuales del FEMP porque, como indican desde Carbo-pesca, “si no hay cuota o posibilidades de pesca la flota desaparecerá por sí sola”.

El futuro lo encaran con cierta incertidumbre pero con optimismo. Un futuro para el que se requiere relevo generacional y mayor participación de la mujer, dos bazas que por el momento gozan de buena salud en Carboneras. “El relevo generacional es un problema pero aún tenemos bastantes jóvenes aquí y siguen incorporándose; la mujer, por su parte, cuenta ahora con mayor visibilización pero siempre ha sido fundamental para el sector en Carboneras”.

Otras dos cuestiones parecen claras en el futuro inmediato de la flota de palangre de superficie de Carboneras. De un lado las ayudas públicas por parada biológica, a las que se acogen la flota al completo y cuyo plazo de solicitud está ahora abierto, este año siendo más accesibles al reducir exigencias de convocatorias anteriores. La otra clave, la unión del sector. Así lo expresa Pedro Hernández para Europa Azul:

“Deseo y espero que el sector se mantenga unido para acometer los desafíos de presente y futuro que tendremos que afrontar. Solo juntos seguiremos siendo fuertes y podremos permanecer y resistir, por el contrario el que lo haga sólo lo tiene difícil por no decir imposible”. 



*Artes de pesca de la flota de palangre de Carboneras*

# El I Encuentro de los Mares fusionará la pesca y gastronomía del Sur con el Norte

**E**l I Encuentro de los Mares, a celebrar entre Málaga y Cádiz del 16 al 19 de junio, mostrará la realidad de pesca, acuicultura e investigación del Mediterráneo y de Andalucía con propuestas de fusión entre el Sur y el Norte. Este congreso multidisciplinar supone toda una aventura de cuatro días. La carta náutica llevará del Mediterráneo al Atlántico en una travesía que va más allá de lo que es un congreso gastronómico.

El Encuentro de los Mares vinculará la gastronomía con la ciencia y el sector de la pesca, con el objetivo de defender la cultura del mar, debatir sobre la explotación responsable de los recursos marinos, conocer de primera mano las inquietudes y experiencias de quienes tienen profesionalmente en el mar su centro de trabajo y, naturalmente, escuchar a algunos de los mejores chefs vinculados al mundo del mar. En esta primera edición, Italia es país invitado y participan dos de sus grandes cocineros.

El congreso se desarrollará los días 16 y 17 en Málaga y Marbella y el 18 y 19 en la provincia de Cádiz. Arrancará con una actividad popular en el Muelle 1 del Puerto de Málaga en la que se fusionará los espetos andaluces con los parrilleros vascos.

Además de ponencias y sesiones de show-cooking, el Encuentro de los Mares ofrece también propuestas gastronómicas únicas Norte&Sur: Un menú a cuatro manos que cocinarán el malagueño José Carlos García y el cántabro Sergio Bastard y otro en El Lago de Marbella, de la mano del andaluz Juan José Carmona y el gallego Javier

**Este encuentro vinculará la gastronomía con la ciencia y el sector de la pesca**



*El prestigioso restaurador malagueño José Carlos García*

Olleros. Además, se pondrá fin a la travesía por este mar de estrellas Michelin en Aponiente, en una cena exclusiva y muy especial con Ángel León. También tendremos

tiempo para conocer el trabajo en un estero en el Parque Natural de La Breña y Marismas del Barbate. [🌊](#)





# pescados LLORENTE S.L

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros



## *Distribución nacional e internacional*

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

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

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

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

Telf.: 00 34 946 832 008  
Fax: 00 34 946 833 088  
e-mail: [llorente1@infonegocio.com](mailto:llorente1@infonegocio.com)

# La Feria Expomar mostró 350 marcas comerciales

La feria Expomar quedó abierta por la conselleira do Mar, Rosa Quintana, y el presidente de la Fundación Expomar, Alfredo Llano, entre otras autoridades, con una presencia de 140 stands que representaban a más de 350 marcas. Cerca de 5.000 profesionales se dieron cita en esta feria que acaparó el interés de la industria auxiliar pesquera. Todo lo que interesa a la pesca quedó focalizado en Burela, una vez que la feria acercó al sector las innovaciones en máquinas, cubierta, casco, carga, electricidad y habilitación, electrónica y electricidad, industria naval, conservación o transformación.

El caso es que la nueva edición evidenció que ya sólo el armador no puede tener como única preocupación el pescar. La necesidad de estabilizar el número de tripulantes se erige en una necesidad más que acuciante. De hecho, en las certificaciones de sostenibilidad de los productos del mar cuentan cada vez más las condiciones laborales y salariales de los pescadores. Cuando la falta de relevo generacional acucia a flotas de toda Europa, Administración, armadores y sindicatos comparten el objetivo de intentar atraer a los jóvenes a la pesca con barcos más cómodos para trabajar y vivir.

Pero los salarios anuales muy superiores al mínimo interprofesional no son alicientes suficientes. Un estudio de la consultora Sinexia, con datos de dos años aportados por 30 barcos de altura, 5 arrastreros de litoral y 4 cerqueros de Burela, sitúa el sueldo medio bruto de los tripulantes de menor categoría en 25.500 euros al año, mientras los de mayor rondan los 90.000. A los alumnos de las escuelas los disuaden de trabajar en el mar la dureza y la peligrosidad del trabajo, así como embarques que en la altura y la gran altura los alejan de las fa-



milias. También los retraen los requisitos para embarcar y las dificultades para acreditar los días de mar necesarios para ejercer.

En este sentido, renovar la flota para mejorar la habitabilidad a bordo se convierte en una prioridad, aunque todo depende de que la Unión Europea abra los ojos a la realidad y no interprete que barcos más grandes equivalgan necesariamente a mayor capacidad de capturas. Especialmente porque todos los actores de la pesca comparten que también se trata de disponer de espacio para cumplir normas como la obligación de traer a tierra todo el pescado, aunque no puedan venderlo.

Iván Vaqueiro, director de Sinexia, quien puntualizó que los sueldos medios de la flota de Burela, a partir de un mínimo, dependen de las capturas. Los datos del estudio socioeconómico de la flota de Burela y el mensaje unánime de combatir la falta de tripulantes con condiciones laborales y de vida en los barcos más atractivos se plantearon así en Expomar

Rocío Béjar, secretaria general adjunta de Cepesca, la gran patronal española del sector, detalló los esfuerzos por contratar tripulantes españoles, pero, a la espera de medidas que propicien la incorporación de nacionales, recurren a inmigrantes. 

**Renovar la flota para mejorar la habitabilidad a bordo se convierte en una prioridad**



Javier Garat habló que la flota gallega tiene una edad muy avanzada

## Novedoso generador de hidrógeno

**H**ydro Systems presentó en el recinto ferial de Expomar, en Burela, un producto innovador, un generador de hidrógeno resultado de un proceso de I+D+i desarrollado por nuestra empresa.

Los equipos de Hydro Systems optimizan el funcionamiento de los motores de combustión interna, disminuyen las emisiones de elementos contaminantes y reducen el consumo de combustible. Nuestros equipos inyectan H<sub>2</sub> y O<sub>2</sub> (hidrógeno y oxígeno), resultante de un proceso de electrolisis del agua, en el flujo de aire del motor, a demanda de este.

Este innovador proceso consigue obtener rentabilidades en los siguientes aspectos:

- Disminuir la emisión de gases contaminantes: CO, NOX, ppm.
- Reducir de un 8 a un 12% el consumo de combustible.
- Reducir drásticamente la cantidad de humo en el escape.



- Lograr un motor más limpio, incrementar su rendimiento y alargar su vida útil.

Nuestros equipos cuentan con la certificación de Bureau Veritas y cumplen la normativa de

instalación en buques de la Unión Europea.

Pueden ampliar estas informaciones en la web : [www.hydrosystems.eu](http://www.hydrosystems.eu).

## Tecnología ZF.

Porque garantizamos una transmisión de potencia eficiente y sin problemas.

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



AFTERMARKET



# Burela pide simplificación y coordinación para lograr la revitalización de la pesca



*Burela es uno de los puertos más importantes del Norte*

*Fotos:  
Julio Ruiz de Velasco*

La Feria Expomar celebró su vigésimo encuentro empresarial de organizaciones pesqueras, en el que se reclamó a la Administración la simplificación burocrática en diversos ámbitos de la actividad, la promoción del consumo de pescado o un enfoque regional de la PPC entre otros aspectos. Burela acogió a 24 organizaciones pesqueras: Absa, Agarba, Anapa, Anasol, Arpoan, Arvi, Asociación Armadores Do Arrastre De Riveira, Asociación Armadores Pescagalicia-Arpega-O Barco, Avocano, Cepesca, Cofradía Pescadores S. Juan bautista de Burela, Cooperativa Del Mar – Sta Eugenia Riveira, Europeche, Federación Galega Confrarías Pescadores, Federación Nacional De Cofradías De Pescadores, Federación Provincial Cofradías De Lugo, Fremss, Lonja de La Coruña, Orpago, Op-pao, Org. Productores Pescagalicia (opp-

31), Opromar, Org. Productores Pesca Puerto De Celeiro (opp-77) y la Org. Productores Pesqueros de Lugo (opp-07).

Las conclusiones del encuentro se dividieron en tres apartados: ámbito sociolaboral en la pesca, gestión de la política pesquera y promoción y comunicación. En total se analizaron 15 puntos, adscritos a los diferentes apartados, con una propuesta de mejora para cada uno de ellos.

En el caso del ámbito sociolaboral, el objetivo principal de las mejoras propuestas es “mostrar a los jóvenes las buenas con-

**2.368 barcos de los 4.366 con base en Galicia superan los 30 años de edad**

dicionales laborales y garantizar su promoción interna”. Para ello, piden un “esfuerzo de simplificación y de coordinación” entre los distintos departamentos con

competencias en el sector pesquero: ISM, Marina mercante, Educación, Inmigración o Sanidad entre otros.

Los armadores demandaron revisar el funcional del SEPE ante la dificultad para encontrar perfiles que coincidan con las necesidades del sector. El capítulo de la formación recogía la demanda de las organizaciones de facilitar el acceso de los interesados a los distintos tipos de formación “especialmente con las necesidades de actualización continua”.

Sobre las condiciones de trabajo, aclararon que es conveniente la implicación de “todos los agentes sociales” para “mejorar la imagen de la pesca como carrera profesional”. También piden a las instituciones europeas que no se tengan en cuenta los

## En menos de 10 años la reducción del consumo de pescado pasa de 29,9 kg/persona/año en 2009 a 23,10 kgs en 2018

GTs o los KWs para medir la capacidad de los buques “a efectos de facilitar mejoras en las condiciones de habitabilidad y seguridad de los buques pesqueros”.

También reclamaron que España ratifique el convenio 188 de la OIT “poniendo los medios necesarios para su correcta implementación”.

Los armadores también dialogaron sobre el Servicio Público de Empleo, al que piden “revisar su funcionamiento para que se adapte a las necesidades y especificaciones del sector pesquero” dadas las “dificultades para conseguir perfiles” que cumplan con la normativa de embarque”.

### Carácter global

En el ámbito de la gestión pesquera, pidieron al Gobierno políticas de carácter global y a las instituciones europeas que la PPC sea “más flexible y ordenada”. “Las normas tienen que ser mucho más simples y asumibles por el sector. Es imprescindible detener el ritmo constante de pérdida de unidades productivas y empleo en el sector”, inciden los armadores. También solicitaron “un enfoque más regional” de



Paralelamente a las Jornadas Técnicas Expomar Burela controló con múltiples expositores

la PPC que permita “adaptar las normas a la idiosincrasia de cada país y que tenga en cuenta a las flotas artesanales y las zonas que somos altamente dependientes de la pesca”.

Los armadores también solicitan unas cuotas de pesca que “tengan en cuenta” el esfuerzo del sector “en la mejora de los stocks”, así como “garantizar la plena utilización de las posibilidades de pesca gracias al nuevo instrumento previsto en el reglamento para las capturas accesorias”. En el caso del FEMP, piden nuevamente una simplificación burocrática para “lograr una ejecución efectiva y completa” de los fondos asignados a España.

La flota se encuentra con contradicciones entre la normativa europea de obligación de desembarque y la legislación española.

Las organizaciones también prestaron atención a la obligación de desembarque “la mayor preocupación” de la flota en este momento. Los armadores destacan “las contradicciones existentes entre las normas de ámbito nacional y europeo” y consideran “importante” dotar de “las flexibilidades necesarias” a todas las flotas para lograr un mejor aprovechamiento de la cuota española. Por ello, solicitan a la

Administración española “la aprobación urgente de las órdenes reguladoras para la completa implementación de la obligación de desembarque”.

El encuentro también se refirió a la situación de la investigación científica en España. Los armadores pusieron en evidencia la necesidad de una “mejora urgente en la dotación de medios para los institutos científicos, y una mejor coordinación ente el Ministerio de Pesca y el de Ciencia, Innovación y Universidades”, para obtener el mejor asesoramiento posible.

### Promoción y Consumo

Las organizaciones reunidas debatieron largo y tendido sobre el descenso en el consumo de pescado en España. “En menos de 10 años la reducción ha sido muy importante, pasando de 29,9 kg/persona/año en 2009 a 23,10 kgs en 2018”, recuerdan los armadores. Por ello piden al Ministerio “in-



Catalina Sánchez, `alma mater´ de Expomar, durante muchos años, ha cedido el testigo, por jubilación, a José Manuel “Brais” González López

crementar de forma considerable los fondos presupuestarios para la promoción de los productos pesqueros”.

En otros países europeos, señalan los armadores, el pescado tiene un IVA superreducido del 4 %, al igual que otros productos de primera necesidad como el pan, leche, frutas o cereales, “por lo que si aplicamos una reducción del IVA se está promocionando el consumo de pescado, y con ello, invirtiendo en salud”, entienden las organizaciones. Los armadores piden aplicar la reducción del IVA actual del 10 % al 4 % como “inversión en la salud de los españoles” y ayudar a la promoción de los productos pesqueros.

Por último, las organizaciones reunidas en Burela solicitaron el diseño de una estrategia de comunicación “ágil y coordinada” para informar de la forma más rigurosa posible al consumidor ante las noticias falsas que se comparten en Internet, además de la implantación de una asignatura de educación nutricional para mantener viva la cultura marinera y evitar el alto nivel de obesidad infantil y juvenil. 



## El 54 % de la flota gallega de bajura pasa de 30 años

Cepesca alertó en Expomar Burela de que en una década no garantizarán las condiciones de seguridad y trabajo

Dirigentes del sector alertaron en Expomar Burela del envejecimiento de la flota, sobre todo la de bajura. Desde Cepesca, la gran patronal española, su secretario general Javier Garat reclamaba de la UE y de España un plan renove de pesqueros. Consideró «preocupante» que 2.368 de los 4.366 con base en Galicia superen los 30 años de edad. De ese 54 % del total, 1.538 pasan de 40 años. «La mayoría son de bajura, artes menores...», precisó Garat, quien advierte de que con embarcaciones tan antiguas «de aquí a diez años no podremos garantizar las condiciones de seguridad y trabajo a bordo». Invocó, por ello, la «necesidad de concienciar a la UE y a España para permitir la renovación y modernizar los barcos, o se perderán muchos y muchos empleos, que no volverán». Plantea así al Gobierno ofrecer «créditos favorables».

Desde Cepesca partían que «la pesca española es de los pocos sectores socioeconómicos que es líder en la UE». Con sus «8.972 barcos captura unas 940.000 toneladas de pescados y mariscos que permiten ofrecer más de diez millones de pescado al día, y genera riqueza y empleo en España», además de contribuir a la alimentación con el pescado, «la fuente de proteína más saludable y más respetuosa con el medio ambiente».

Pese a que «sigue sin ser atractiva para los más jóvenes», pidieron desde Cepesca apoyo para «mejorar la imagen de la pesca como carrera profesional» y fuente de empleo, y emplazaron a la UE a permitirles construir barcos más cómodos con los que «mejorar las condiciones de habitabilidad y seguridad» 

“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...)

# Nueva regulación de la obligación del desembarque

Seis meses después y sin que –de momento– se hayan cumplido las predicciones más catastrofistas, el Gobierno ha tomado las riendas con la publicación de la Orden APA/514/2019, de 26 de abril, en la que se especifican la aplicación de las exenciones a la obligación de desembarque y para la mejora en la selectividad de los artes. El subdirector general de Caladero Nacional y Aguas Comunitarias, Rafael Centenera afirmó, en Burela, que “la obligación del desembarque es uno de los cambios más radicales de la Política de Pesca común. De un sistema de capturas de desembarco hemos pasado a control de capturas reales. Esta es la primera vez que aplicamos la política de descartes. Hemos aprobado la orden reguladora en donde toda especie con talla definida por la Unión Europea debe descargarse en puerto”.

La principal novedad de la Orden es que la Secretaría General de Pesca establece el tipo de red que deberá usar la flota de arrastre para reducir el número de capturas no deseadas. Durante 2019 y el primer semestre de 2020 su uso será voluntario, pero se volverá obligatorio a partir del 1 de julio. Concretamente, los buques arrastreros de fondo que faenen en la zona VIa del CIEM deberán emplear una malla cuadrada de tamaño de malla mínimo 120mm (luz de malla) sin nudo o con nudo no corredizo. Esta tendrá una longitud mínima de 3 metros, una anchura mínima 1,5 metros y un torzal simple de 8 mm máximo.

El uso de estas redes será voluntario hasta el 1 de julio de 2020 y la flota podrá pedir ayudas para financiar su transformación.

Este dispositivo se colocará en el plano superior de la red, en el copo y con la parte posterior del dispositivo a un máximo de 15 metros del rebenque del copo. Habrá un máximo de 5 mallas romboidales desde cada costadillo al lateral más próximo del dispositivo.

En el caso de los arrastreros de fondo que faenen en la zona VII del CIEM, deberán incorporar un copo de malla T90 y abertura de malla mínima de 100 mm al arte usado habitualmente.

Igualmente, la flota podrá solicitar ayudas públicas para financiar la transformación de los aparejos de pesca.



*Ioán López, Edelmiro Ulloa, Rosa Quintana, Alfredo Llano, antes del inicio de las Jornadas Técnicas*

## Exenciones de `minimis`

Junto a ello, se anuncia que Pesca publicará en el BOE en el primer trimestre de cada año las posibles exenciones en materia de descartes. Estos pueden ser por la vía de “mínimis”, por alta supervivencia de la especie o por el mecanismo interespecie.

En el primer caso, la Secretaría General emitirá dos órdenes. Para el Atlántico y cualesquiera especie sometida a TAC, “la cantidad global de «minimis» autorizada para descartar se fijará mediante el porcentaje asignado a cada especie y flota, grupo de buques o buque individual, según el tipo de gestión, calculado para esa es-

## Cuando se consuma el 80 % de las exenciones de "mínimis", se emitirá un aviso informativo a través de Internet

pecie sobre el total de la cuota que les corresponda adaptada a las transferencias con que se cuente en cada momento, lo que incluirá los intercambios de posibilidades de pesca que se hayan realizado a lo largo del año, de cada grupo de buques, buque individual o flota en función de cómo sea la gestión". En el caso del Mediterráneo, al no existir una gestión por TAC, salvo para pez espada y atún rojo, "se tomarán como referencia, para calcular la cantidad global de «mínimis» autorizada para descartar anualmente para cada especie, las capturas anuales históricas de los dos años anteriores a la resolución".

Cuando se consuma el 80 % de las exenciones de "mínimis", la Dirección General de Ordenación Pesquera emitirá un aviso informativo a través de Internet.

Una vez consumida la cantidad asignada de "mínimis" para cada tipo de buque, se realizará una estiba separada de todas las capturas de especies sometidas a la obligación de desembarque que no alcancen la talla mínima de referencia a efectos de conservación que deberán ser retenidas y estar colocadas en cajas, compartimentos o contenedores, de tal manera que se distingan de las demás cajas, compartimentos o contenedores. Estas capturas no se mezclarán con otros productos de la pesca.

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura realizará una

## La cantidad global de «mínimis» autorizada para descartar se fijará mediante el porcentaje asignado a cada especie y flota



*Rafael Centenera habló en Burela de la normativa de la obligación del desembarque.*

comunicación en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a efectos meramente informativos cuando se haya alcanzado el 80% de consumo de las cantidades con cargo a la exención de "mínimis" de cada especie en los supuestos de cuotas que no tengan reparto individual o para el Mediterráneo.

Los individuos de especies que sean consideradas por la normativa europea de alta supervivencia deberán ser devueltos al mar inmediatamente después del izado a cubierta de las capturas si no van a ser retenidos a bordo. Deberán ano-

tarse en el diario electrónico de abordaje o diario en papel las cantidades estimadas de cada especie devuelta al mar desde el primer kg, usando el código que se determine.

En el primer trimestre de cada año, la Secretaría General de Pesca publicará en el «Boletín Oficial del Estado» una resolución con las especies que pueden ser objeto de descarte por haberse demostrado científicamente y estar regulado en el ámbito europeo su exención por alta supervivencia para determinados artes de pesca. 

## La flota de cerco agotó la cuota después de adoptar medidas de autogestión

La flota de cerco del Norte agotó la cuota y esperó a que se pudiera obtener un suplemento o el aprovechamiento del montante del segundo semestre, para seguir faenando.

Así, el sector extractivo de la anchoa flota tuvo que tomar una serie de medidas para tratar de administrar el recurso como la prohibición de no pescar los lunes y viernes, por los altos consumos que se están produciendo de la cuota de esta especie.

Los representantes de las flotas del Cantábrico decidieron dejar de pescar los viernes ante la oferta notable de la especie y los bajos precios de cotización de la especie.

Después a esta medida se le unió la suspensión de las faenas, los lunes, con el fin de rentabilizar esta costera, antes de agotar la cuotas y evitar descargas masivas de ejemplares de tamaño pequeño que no atraían a las conserveras y que originaban el desplome de los precios.

Así con la medida de no pescar los lunes, sólo se pudo faenar durante tres días a la semana. La flota no quería verse afectada por el cierre de las faenas, como el



*Capturas regulares de anchoa demostraron el buen estado del recurso*

pasado año, por un agotamiento de la cuota, para el primer semestre, cifrada en cerca de 25.000 toneladas, pero al final no hubo más remedio que parar las faenas.

Junto a ello hubo que establecer topes de 8.000 kilos en el caso de las embarcaciones grandes -más de doce tripulantes- y de 6.000 en el de las más pequeñas. El 85% de la cuota para la pesquería de an-

choa que dispone la flota de bajura del Cantábrico y Noroeste se capturaría 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.

De hecho, la campaña científica Juvena -el estudio de seguimiento anual de biomasa de juveniles de la especie- auguraba «un escenario favorable de cara a la costera de la anchoa del 2019», aspecto que se cumplió.



**Los barcos que tenían un tope de 10.000 kilos se les redujo a 8.000 y los que tenían esta última cifra tuvieron que pescar 6.000**

## Se cumplieron las previsiones científicas del buen estado del recurso

En un principio, los barcos de cerco más grandes, aquellos que llevan a bordo una tripulación de más de doce personas o superan las 120 GT (toneladas de arqueo) podían traer a puerto 10.000 kilos al día reduciendo esta la cantidad a los 8.000.

Las embarcaciones más pequeñas -en las que los enrolados no llegan a la docena de hombres o no superan las 120 GT-, en lu-



gar de las ocho toneladas que tenían autorizadas hasta ahora, tendrán que limitarse a seis. Las disposiciones afectaban a

los buques españoles censados en la modalidad de cerco del Cantábrico Noroeste. 

## Compensar la multa al verdel con la propuesta de aumento científico

Los científicos recomiendan una subida un 140 % su propuesta de cupo de verdel indignando a la flota al estar cerrada la campaña. En octubre pasado, los científicos del ICES (Consejo Internacional para la Exploración del Mar) lanzaron su consejo a la Comisión Europea sobre la pesquería de verdel o xarda no recomendando ninguna subida para permitir la pesca de 318.403 toneladas, un 42 % menos que la recomendación que habían hecho para el ejercicio anterior, el 2018. Pese a ello, el TAC (total admisible de capturas) se redujo un 24 % con respecto al del 2018 y quedó establecido en 653.438 toneladas. «Si un barco de arrastre tenía el año pasado 80 o 90 toneladas, este ha tenido que arreglarse con 50 o 55», señalaba Juan Carlos Corrás, gerente de la organización coruñesa Pescagalicia. Eso supuso no pocos trastornos a la flota justo en el año en el que debutó la obligación de desembarque. Con las aguas plagadas de caballa, se vieron obligados a alargar la ruta y cambiar de caladeros para no pescar la especie y agotar la cuota antes de tiempo. Eso sin entrar en las disputas, paros y protestas que la escasez de cuota provocó en la bajura. Una campaña que, en el caso de la flota de A Coruña, dio para pescar ocho días y eso porque hubo varios en los que el mal tiempo no permitió faenar.

Y después de todos esos esfuerzos y estrecheces, cuando de la costera de verdel solo quedan los rezagados, la flota reci-

be con sorpresa e indignación un nuevo informe del ICES en el que revisa su consejo -a petición de Noruega- y recomendó que las capturas para ese año no superaran las 770.358 toneladas. «En fin, que de octubre a mayo, los científicos han variado la recomendación más de un 140 %. ¿Ahora qué va a hacer la Comisión?», preguntaba Corrás. «Lo que está claro es que la caballa ya no vuelve hasta el año que viene», reprocha.

El gerente de Pescagalicia apuntaba que es ahora la UE la que debe tomar la decisión de corregir los topes de captura. Y si en el caso de la flota de cerco la enmienda ya llega demasiado tarde, al menos que se utilice la parte que le corresponde de esa diferencia que media entre el TAC aprobado y la nueva recomendación del ICES (116.920 toneladas) «a compensar esa multa por sobrepesca de años anteriores que jamás se acaba de pagar». Al menos eso es lo que van a solicitar los armadores si se modifica al alza el cupo. Eso, y que Bruselas no se tome tan a pecho las propuestas científicas y asuma que sus evaluaciones también pueden estar erradas. Lo dice el gerente de una agrupación que ya ha sufrido las consecuencias socioeconómicas de unos recortes draconianos en la cuota de merluza que después se corrigieron porque los científicos descubrieron que la especie crecía el doble de rápido de lo que creían. Solo que para entonces «ya varios se nos habían quedado en el camino». 

# La Arrain Azoka cumplió sus bodas de plata

Fotos:  
*Julio Ruiz de Velasco*

La Arrain Azoka convirtió a Bermeo en el epicentro del sector marítimo de Euskadi. La cita que cumplía 25 años de trayectoria echó la vista atrás, pero también mostró el futuro de la actividad con numerosas presentaciones de investigaciones, actividades relacionadas con el medio ambiente o la inclusión de 23 expositores en el parque de la Lamera. No fueron sus únicos alicientes, ya que la cultura, el ocio y la gastronomía estuvieron bien presentes durante todo el fin de semana.

La carpa de Bermeo Tuna World Tuna Capital (BTWC) albergó la inauguración oficial de la Arrain Azoka, en cuya área de expositores se pudieron adquirir los mejores productos conserveros. Posteriormente se dió paso a la entrega del Premio Hegaluze a la asociación de mujeres local Erroxape. En la agenda también se incluyeron actividades como simulacros de venta de pescado en la Cofradía vieja, salidas en velero a cargo de Galerna, charlas, exposiciones, talleres y actividades en BTWC o danzas.

En los puestos estaban los productos que elaboran las conservas de las empresas de Bermeo, presentando novedades y pudiendo degustar productos difíciles de encontrar en el mercado. Además, en la misma feria también hubo 3 stands: Gastornorte, donde mojar la garganta con txakoli, y comer pintxos de pescado; Camus, con pastelería aplicada en conservas de pescado y marisco; y Rue del Percebe donde degustar percebes, quisquillas, caracolillos, nécoras, croquetas de percebe y hasta helado de percebe. 🌊

**La feria mostró los nuevos productos de las conservas bermeanas**



*Mucho público acogió la Arrain Azoka de Bermeo*



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

# Bizi itzazu! Vívelos!

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

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

*Euskadi, auzolana, bien común*

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANINGITZA  
ETA ETXEBIZITZA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,  
PLANIFICACION TERRITORIAL Y VIVIENDA

# Fracasa la petición del sur europeo para incrementar los fondos del FEMP

España buscó aliados que permitan sacar adelante el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) pero la iniciativa constituyó un fracaso, una vez que el comisario de Pesca, Karmenu Vella, se cerró en banda tras escuchar las demandas españolas para el (FEMP). El maltés se mostró implacable contra la concesión de ayudas. "No estaría justificado para un sector que ha demostrado beneficios récord en los últimos años y sería un mensaje para otros sectores industriales sobre los que la UE no es tan generoso", fue su mensaje para los ministros de la UE. De esta manera zanjó el tema antes de recomendar a los 28 ministros de Pesca de la UE que gasten los fondos de forma más eficiente. Sus palabras sonaron como un portazo para Luis Planas y sus socios francés e italiano, quienes pidieron aumentar las tasas de cofinanciación del 75 % al 80 %; un 85 % para los Grupos de Acción Local de Pesca (GALP), y al 100 % para las regiones ultraperiféricas.

Previamente, España, Francia e Italia presentaron en Bruselas un memorándum en el que planteaban mejoras en el nuevo Fondo Europeo Marítimo y Pesca (FEMP), que tendría una aplicación entre 2021 y 2027. Uno de los principales puntos en los que urgían una mejora es las ayudas a la modernización de la flota pesquera. Según el ministro de Pesca en funciones, Luis Planas, el objetivo es "mejorar la eficiencia

**España pide aumentar las tasas de cofinanciación del 75 % al 80 %; un 85 % para los Grupos de Acción Local), y al 100 % para regiones ultraperiféricas**



energética, la seguridad y las condiciones de trabajo" a bordo y no "ganar capacidad" pesquera.

## Simplificación

Así, los tres países planteaban una simplificación de la gestión de cofinanciación, pasando del 75% actual al 80%, con derogaciones especiales para los grupos de acción pesqueros locales, para los que se pide el 85% y para las regiones ultraperiféricas (con un 100 % de cofinanciación en este caso).

Por otro lado, también pidieron asimismo un cambio en la definición de la pesca costera o artesanal, tal y como reclaman las cofradías. "No podemos tener en cuenta la eslora" solo, apuntó Planas, que añadió que también habría que considerar "la marea, la duración de la pesca y la proximidad al puerto".

En cuanto a la acuicultura y el procesado de productos pesqueros, se trataría de garantizar que siga disfrutando de una financia-

ción no reembolsable. El objetivo, comentó el ministro, es que se tengan en cuenta estas consideraciones con visas al Consejo de Agricultura y Pesca del próximo junio.

Planas también recordó que "la dificultad" que presenta el actual fondo se sitúa en "las reglas de aplicación" y no "en la dotación".

El comisario Vella ni se esforzó al hablar de beneficios en distinguir entre la pesca industrial, altamente rentable, y la flota de bajura, que en España ha sufrido una

**La flota de bajura ha sufrido una merma del 11 % en sus unidades y de 4.000 empleos entre el 2011 y el 2017**

merma del 11 % en sus unidades y de 4.000 empleos entre el 2011 y el 2017. Es más, el comisario se negó a mover una coma la actual definición de pesca artesanal, como propuso Planas. El valenciano trató de convencer a sus socios del Consejo de que este segmento de flota «tiene características distintas según los Estados. No podemos tener en cuenta solo la eslora. También las mareas, la duración de la pesca y la proximidad al puerto».

Pero el maltés no mordió el anzuelo: «La definición actual ya cubre a 3 de cada 4 embarcaciones. Ir más allá extendería el trato preferencial a buques que no pueden ser considerados de pequeña escala», sostuvo, echando por tierra las esperanzas de una parte de la flota gallega que supera por poco las medidas de eslora y que reclaman un trato diferenciado por utilizar artes más selectivas que la pesca industrial.

Pero ni por esas el comisario abrió la mano. Se mostró firme en su rechazo a

## El objetivo es mejorar la eficiencia energética, la seguridad y las condiciones de trabajo y no ganar capacidad pesquera

usar fondos del FEMP para renovar la flota envejecida o para reemplazar motores: «Seamos claros. Si se apoya la construcción de buques podría ser muy negativo para la conservación de las pesquerías y los objetivos de sostenibilidad. El cambio de motores podría llevar a un aumento de la capacidad», alertó. ¿Qué hay de las ayudas a las paralizaciones temporales?

España insiste en ablandar los criterios de acceso. «No es aceptable lo que se plantea», sentenció Vella, para disgusto incluso de los países bálticos, con enormes problemas por la veda del bacalao. «Necesitamos mecanismos flexibles para reaccionar a los problemas que surjan. Ahora no se nos permite lidiar con las consecuencias socioeconómicas de situaciones catastróficas», se quejó el ministro polaco, J. K. Ardanowski. ¿Hay algo a lo que no se oponga Bruselas de la declaración conjunta de España, Francia e Italia? A la simplificación de los trámites para agilizar el acceso a las ayudas.

Las posiciones entre los 28 y Bruselas están muy alejadas, así que la posibilidad de llegar a un acuerdo en junio se reducen. En la próxima cita se debatirá sobre la posibilidad de desplegar mecanismos de mercado, como el almacenamiento privado, o ayudas para mejorar la eficiencia de las lonjas. 🌊

¡Alcance sorprendente!  
¡Extraordinaria eficiencia!

**FURUNO**

Detección y seguimiento continuo del pescado

Sonar de Color con Exploración en Circulo Completo

**FSV-25**

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

furuno@furuno.es

www.furuno.es

Publicado el Análisis Económico de la Industria Pesquera Europea

## El valor añadido de la transformación

*Texto:*  
*Juan Carlos Barros*

La Dirección General de Pesca de la Comisión Europea acaba de publicar un estudio económico del sector de la industria de transformación de la pesca en Europa que cubre el período 2008-2015 y cuya conclusión principal es el gran valor añadido que aporta al sector pesquero.

Si pasamos a las cifras, resalta el informe que la industria contribuyó con un 45 % al valor bruto total y al empleo que genera el sector pesquero al completo en Europa, señalando como los aspectos más destacados de tal aportación que diversifica las fuentes de ingresos de las comunidades costeras y que reduce la estacionalidad ligada a los ciclos biológicos de las especies.

Es conocido que la demanda de pescado en Europa excede notablemente al suministro que se logra por medio de las capturas y la acuicultura, lo que significa que la Unión Europea es el mayor importador de pescado del mundo, pero significa también que la industria de transformación es muy dependiente del contexto internacional. Eso se traduce en que tiene que estar atenta a factores como los precios, el tipo de cambio de la moneda, los acuerdos pesqueros, los aranceles e incluso la geopolítica.

Más específicamente añade el estudio que la industria europea está afectada sobre todo por los desarrollos de mercado, lo que se

**El valor bruto añadido de la industria pesquera europea fue de 6.100 millones de euros mientras que el de la flota fue de 4.500 millones de euros**



*Conservera de Mutriku*

concreta en el enorme poder del que disfrutan los grandes minoristas y en la demanda de los consumidores europeos de pescado certificado, así como en la necesidad de asegurar la trazabilidad, la seguridad y la calidad de los productos.

En 2015, que es el último año al que se refiere el Análisis, había en Europa alrededor de 3.700 empresas que tenían la transformación de pescado como su principal actividad. La mayor parte de ellas (57%) eran microempresas con menos de 10 empleados. Además, había 1.000 empresas que tenían la transformación como segunda actividad. A lo largo del periodo estudiado el número total de empresas aumentó ligeramente (2%), debido fundamentalmente al aumento (13%) del número de microempresas; mientras que el número de empresas pequeñas (entre 11 y 49 empleados) y empresas medianas (entre 50 y 249 empleados) disminuyó un 10 %, lo que parece indicar un aumento de la atomización del sector.

Por industria pesquera el estudio entiende las siguientes actividades:

- preparados y conserva de pescado, crustáceos y moluscos por medio de

congelado, ultracongelado, secado, ahumado, salazón, salmuera, enlatado, etc.

- productos de pescados crustáceos y moluscos cocidos, fileteados, huevas, caviar y sucedáneos de caviar etc.
- platos de pescado cocinados.
- harina de pescado para pienso.
- barcos que se dediquen exclusivamente a transformación y conserva de pescado.

Las empresas se distribuyen por toda la Unión Europea y no están solo en los países costeros, aunque sí se concentran en unos pocos, como lo demuestra que casi el 30% del total están en Italia o España. Entre el 5% y el 10% en Francia, Reino Unido,

**Casi el 30% del total de empresas están en Italia o España**

Suecia, Bélgica y Alemania, mientras que por debajo del 5% corresponde al resto de países europeos.

Según el estudio, se pueden distinguir tres grupos de países en Europa de acuerdo con el tamaño de su industria de transformación de pescado:

- I) Francia, el Reino Unido y España que generan unos ingresos de más de 5.000 millones € al año.
- II) Dinamarca, Polonia, Italia y Alemania que generan unos ingresos entre 2.000 millones € y 2.500 millones € al año.
- III) el resto de Estados europeos que generan alrededor de 1.000 millones € o menos al año.

El total de ingresos que tuvo la industria pesquera europea fue en aumento constante desde 2009 hasta alcanzar los 31.000 millones € en 2015. Por otro lado, los costes de producción supusieron en total casi 28.500 millones € en 2015. La compra de pescado y otras materias primas fue el principal coste, suponiendo el 70% aproximadamente durante el periodo 2008-2015. Los principales costes restantes fueron los operativos (17%) los costes laborales (12%) y los costes de energía (3%), sin embargo, en Francia, Rumania y Eslovenia la compra de pescado y materias primas representó menos del 50% de los costes de producción.

Las tarifas arancelarias tuvieron mayor influencia en el precio de la materia prima en Alemania y Lituania, con una media del 16,3% para el pescado transformado y del 10,3% para el pescado en bruto; teniendo en cuenta que los aranceles para los productos agrícolas alcanzan en Europa una media del 11,9% y que la media general arancelaria es del 5%.

Los precios del pescado dependen, sobre todo y como es fácil de suponer, del estado de los stocks pesqueros en aguas de la Unión Europea, pero también en aguas in-

## El total de ingresos alcanzó 31.000 millones de euros en 2015



Mujeres limpiando anchoas

ternacionales, y aunque en estos últimos años han mejorado, según el Informe los efectos están muy lejos de ser visibles en cuanto a disponibilidad de materia prima y precios. Además el sector en términos generales, al estar dominado por pymes con pequeño poder de compra, depende más de las adquisiciones a nivel local que internacional.

La industria de transformación de la pesca en Europa aportó a la economía aproximadamente 6.100 millones de valor bruto añadido en 2015, lo cual demuestra su importancia si lo comparamos con que la flota pesquera supuso 4.500 millones por ese mismo concepto en idéntico periodo. El rendimiento económico fluctuó en 2015, y según los datos del Informe parece haberse estabilizado por encima de los niveles de años anteriores, aunque varía considerablemente entre unos estados y otros, aunque se puede observar un beneficio neto positivo en la mayoría, pues solo Suecia, Eslovenia, Malta y Chipre tuvieron pérdidas en 2015.

En cualquier caso, aparecen notables diferencias entre unos y otros países, pues mientras en España hubo un descenso en el valor bruto añadido del 30% y casi del 50% en el flujo de caja operativo, en Francia se dio un descenso del 75% en los beneficios netos, mientras que, en el lado contrario, en el Reino Unido hubo un significativo incremento del 30% en el valor bruto añadido y nada menos que del 95% en el flujo de caja y del 170% en el beneficio neto.

## La industria pesquera en España

Tendencia positiva en cuanto a empresas, empleo e ingresos.

Disminución del beneficio por el aumento de los costes de producción.

El empleo crece desde 2012 pero sin recuperar el nivel de 2008.

Las perspectivas de futuro dependen de la intensidad de la competencia en la cadena de valor.

Concentración en pocas grandes empresas, pero aumento de las pequeñas con producción diferenciada.

Según el estudio, se espera que el rendimiento económico de la industria de transformación de pescado en Europa continúe creciendo unos pocos años hasta estabilizarse. Señala finalmente el Análisis que hay varios factores de origen económico e institucional que van a influir en ese rendimiento, que son principalmente tres: Primero, los aspectos internacionales de dependencia de la importación de materias primas, la crisis económica y la geopolítica. Segundo, los desarrollos en la demanda, tales como un aumento de la tendencia hacia la responsabilidad social corporativa y los productos certificados y la mayor concentración a nivel de minoristas. Y tercero, el impacto de la regulación y los acuerdos internacionales pesqueros y comerciales. 

# Los Sabores del Mar en Salón Gourmets

La Confederación Española de Pesca (Cepesca) presentó en el Salón de Gourmets 2019, en Madrid, un nuevo 'Mapa de los Sabores del Mar', para reivindicar la importancia de los productos pesqueros en la economía española, así como su incorporación en la dieta y valor gastronómico.

*Texto y fotos:  
Teresa Montero*

La Confederación Española de Pesca (Cepesca), tras el año pasado, repite cita en Salón de Gourmets 2019 con un nuevo "Mapa de los Sabores del Mar", que ofrece información tal como volumen de capturas, arte o zona de pesca, de una selección de ocho productos pesqueros de alto valor de nuestra flota: la gamba roja y la pintarroja de Almería, el langostino de Sanlúcar, la merluza de pincho y la caballa de Burela, el pulpo de Mauritania, el calamar de Malvinas y el atún rojo del Mediterráneo de la Asociación de Pesca, Comercio y Consumo Responsable de Atún Rojo (APCCR).

A lo largo de la presentación de tan práctico mapa, los asistentes, público en general y prensa, degustaron todos estos productos y conocieron más a fondo propiedades nutritivas y gastronómicas.

Las ocho especies integrantes del "Mapa de los Sabores del Mar" representan una selección de los productos pesqueros capturados por las flotas de regiones con una arraigada tradición pesquera: Andalucía (Almería y Cádiz), Galicia (Lugo y Pontevedra) y Cataluña (Tarragona).

Como señalaba Javier Garat, secretario general de Cepesca, "España es una referencia a nivel mundial en riqueza, tradición e innovación gastronómica y no es ca-

**Garat destacó la contribución del sector a la oferta gastronómica de nuestro país**



*El ministro Luis Planas hace indicaciones a la Secretaria de Pesca, Alicia Villauriz, y a Javier Garat, de Cepesca.*

sualidad que nuestro país también sea un actor de primer orden en el mundo de la pesca".

Es más, y como a Garat siempre le gusta mencionar, "nuestro sector pesquero suministra nada menos que 10 millones de raciones de pescado al día, es decir, 3.700 millones de raciones de pescado al año".

### Delicias andaluzas

La gamba roja y la pintarroja, dos de las especies incluidas en el "Mapa de los Sabores del Mar" son capturadas por la Organización de Productores Pesqueros de Almería (PP71) en el Golfo de Almería y también en el Mar de Alborán con autorización expresa.

Mediante un uso sostenible del arte de arrastre de fondo, 15 barcos de esta organización se dedican a la captura de la gamba roja, uno de los atractivos gastronómicos de la provincia y muy demandado por clientes de fuera de Almería. En 2018, se capturaron 80 toneladas de gamba

roja, que es rica en potasio, fósforo, calcio y yodo. Este último, fundamental para regular el organismo.

Antonio Moya, de la OPP71, apuntaba que la pintarroja, que es un pequeño tiburón capturado por la flota de bajura, es consumida en la costa andaluza "adobada con pimentón, vinagre y sal, al estilo del cazón".

Esta especie sobresale por su contenido en vitaminas liposolubles A y E. La primera contribuye al mantenimiento, crecimiento y reparación de las mucosas, piel y otros tejidos.

Favorece la resistencia frente a infecciones, el desarrollo del sistema nervioso e interviene en el crecimiento óseo. Y la vitamina E tiene acción antioxidante e interviene en mantener en buen estado las células sanguíneas.

De fácil digestión, su consumo es muy habitual en adobo y es muy demandada por la hostelería al presentarse sin espinas.

Asimismo, Moya señaló que "gracias a las nuevas tecnologías, estas y otras especies

## La carne del langostino de Sanlúcar de Barrameda es rica en proteína, minerales y vitaminas y tiene un bajo aporte calórico

capturadas por nuestra flota pueden adquirirse cómodamente a través de nuestra tienda online <http://delbarcoalamesa.com> dando así respuesta a las nuevas demandas de los consumidores”.

El pescado fresco se envía de modo directo al consumidor final, que lo recibe eviscerado, fileteado y envasado al vacío en menos de 20 horas. El servicio es gratuito para Almería capital y los precios de subasta son los que van a la web. Y se han creado, anota Moya, puestos de trabajo en la lonja.

Por otra parte, la OPP71 colabora con la Universidad de Almería para aprovechar los descartes, que se están empleando en obtención de harinas para insectos y ganadería. Y está

enfriada en proyectos sociales como un Banco de Alimentos y Talleres de Educación Medioambiental.

### Langostino de Sanlúcar

El langostino *Penaeus Kerathurus*, criado en el estuario del Guadalquivir y capturado por la Asociación de Buques de Pesca de Cerco de Sanlúcar de Barrameda (CERCO-PESCA) es otra especie de crustáceo incluida en el mapa.

Según Tatiana Alcón, representante de CERCO-PESCA, “un total de 70 barcos (45 de arrastre y 25 de trasmallo) faenan en el caladero del Golfo de Cádiz para capturar alrededor de 100 toneladas de este crustáceo apreciado en todo el mundo por su alto valor gastronómico”.

La carne de este langostino añade Alcón, “además de su extraordinario sabor, es rica en proteína, tiene un bajo aporte calórico y destaca por su contenido en minerales y vitaminas”.

También nos reveló sus principales características para saber diferenciarlo del



*Algunos de los ponentes de la presentación del “Mapa de los Sabores del Mar”, junto con representantes del sector*

resto de langostinos. Así, sobresale “por sus largos bigotes y cuando están crudos, se puede apreciar su cola tricolor en la que destaca un color azulado y sus manchas poco marcadas en el lomo”

### Ricos en minerales y vitaminas

Ruy Andrade, responsable de Desarrollo de Negocio de Pereira y en representación de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (Anamer), con sede en Vigo, presentó el pulpo de Mauritania y el calamar de Malvinas. Dos moluscos cefalópodos muy populares capturados mediante arrastre de fondo.

El calamar destaca por su contenido en ácidos grasos omega-3 y proteínas de gran valor biológico (17 gr por 100 gr), claves para mantener los músculos sanos. Y aporta la

**En el atún rojo, el porcentaje de selenio, muy beneficioso para la salud, es superior a otros alimentos y el mercurio está muy por debajo de las cantidades legalmente permitidas**

mayoría de los aminoácidos esenciales.

Además, este cefalópodo es fuente de minerales y vitaminas y cuenta con un bajo contenido calórico y graso (81 Kcal y 1,70 gr por 100 gr). Con la labor de la flota española se ha introducido en las cartas de los restaurantes de España.

El pulpo, por su parte, es también rico en proteínas (10,6 gr por 100 gr) y, al igual que el calamar, tiene un bajo aporte calórico y graso (51 Kcal y 1 gr por 100 gr), además de ser fuente de minerales (potasio, fósforo, calcio, magnesio, yodo, zinc, y selenio) y vitaminas A, B y E.

Pescado por los arrastreros congeladores en el Atlántico centro oeste, sus exportaciones (fresco, congelado, ahumado y conserva) han alcanzado las 38.026 toneladas. Y las importaciones, 58.775. A la gallega, a la brasa o guisado, el pulpo es posiblemente el más popular de los cefalópodos, de gran valor culinario y excelente calidad.

Andrade también apuntó que Pereira, “empresa familiar profesionalizada”, con fábricas de procesado y transporte propio, se dedica a la pesca, elaboración, comercialización, distribución, almacenamiento y conserva. Tiene una gran presencia comercial en China y Sudáfrica y faenan en el océano Atlántico.

Asimismo, Grupo Pereira cuenta con más de 1.000 referencias en el mercado, destacando su gama de productos específicos para colectividades y las necesidades de hoteles, restaurantes, cafeterías, tapperías,

## La vitamina A presente en la pintarroja favorece la resistencia frente a infecciones, el desarrollo del sistema nervioso e interviene en el crecimiento óseo

kioscos, locales sin cocina, etc. Además en su web <http://www.pereirahosteleria.es> disponen de un recetario que lleva en marcha desde 2006.

Las dos últimas especies presentadas en este mapa de Cepesca fueron la merluza europea y la caballa. Son capturadas en Gran Sol y el Cantábrico Noroeste por la flota de OPP Lugo, con puerto en Burela.

### Líder en consumo

La merluza europea es la especie más consumida en nuestro país y está muy valorada en la restauración, al igual que la caballa, otro clásico de las dietas mediterránea y atlántica. Nos habló de ella Roberto Martínez, el director comercial de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI), quien expuso que en 2018 se pescaron 8.000 toneladas de merluza de pincho en el puerto de Burela.

La merluza de pincho, de textura y sabor delicados, es capturada una a una con el arte de palangre de fondo (pincho) por 32 barcos. Faenan en las zonas FAO 27 VI (Oeste Escocia), VII (Gran Sol) y Golfo de Vizcaya.

Con un porcentaje de grasa inferior al 3% y un contenido en proteínas de 15,9 por cada 100 gr, esta merluza sobresale por su contenido en ácidos grasos omega-3 y es rica en minerales (potasio, fósforo, sodio, hierro, selenio y magnesio) y vitaminas, especialmente B12.

Martínez también se refirió al proyecto EduKsano, cuyo objetivo final es incorporar la Educación Nutricional como asignatura obligatoria en los planes de estudios de Educación Primaria y Secundaria.

La caballa, también muy consumida en los hogares, es un alimento muy apreciado por los chefs y objeto de gran cantidad de propuestas culinarias. Este pequeño pescado



Showcooking del "Mapa de los Sabores del Mar"

azul contiene proteínas de alta calidad y grasas saludables ricas en omega-3 (10 gr por cada 100 gr) y aporta vitaminas del grupo A, B, D y E, así como minerales (potasio, fósforo, magnesio, yodo y hierro).

### El ibérico del mar

Gracias a la Asociación de Pesca, Comercio y Consumo Responsable de Atún Rojo (APCCR), esta especie también está presente en el "Mapa de los Sabores del Mar". El atún rojo es tan valorado que es merecedor del apelativo el ibérico del mar. Cabe destacar el trabajo del Grupo Balfegó. Su exquisito trato de la especie y su completa trazabilidad, desde el mar hasta la mesa explican que su atún se exporta a 32 países. Solo Japón está delante de

## La campaña "Pescados y Mariscos de España" de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores persigue promocionar e incentivar el consumo de productos pesqueros de proximidad y de las lonjas

España como destino de las ventas.

Grupo Balfegó tiene su puerto base en La Ametlla de Mar (Tarragona) y mediante el arte del cerco, dos de sus barcos faenan en el Mar Balear y el Mediterráneo occidental zona FAO 37.1.1 para capturar el atún rojo. Se alcanzaron 1.872 toneladas en 2018, de acuerdo a la cuota fijada por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT).

En cuanto a sus propiedades, el atún rojo destaca por la presencia de ácidos grasos omega 3 y su media proteica supera la de la mayoría de los peces. Rico en minerales como selenio, fósforo y magnesio, aporta diferentes vitaminas (A, B, B3, B9, B12 y D) y es fuente de proteínas de alto valor biológico.

Además, su alto porcentaje de selenio, hasta 170Qg/g, es superior respecto a otros alimentos. Este mineral es altamente beneficioso para la salud al estar involucrado en procesos antioxidantes y neutraliza el posible efecto nocivo del mercurio que en contra de la creencia

popular, en el atún rojo se encuentra muy por debajo de las cantidades legalmente permitidas.

Este acto de presentación del "Mar de Sabores" se enmarca en las acciones de promoción de productos pesqueros de nuestra flota realizada por Cepesca y que se efectúa con el apoyo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). 

## Del mar a la mesa

En Salon Gourmets 2019 también se presentaron nuevos productos e iniciativas para fomentar el consumo de productos pesqueros y acuícolas.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación desarrolló actividades promocionales con el lema "Producto pesquero: rico, sano, seguro", apoyando a entidades del sector productor, transformador y comercializador de la pesca.

La Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados ( Fedepesca ), presentó "Pescadería Gastronómica", un concepto para impulsar la elaboración y degustación en el punto de venta y el proyecto "Pescatas", dirigido a estimular las degustaciones y rutas gastronómicas como iniciativas de las Pescaderías Gastronómicas. Promocionar e incentivar el consumo de productos pesqueros de proximi-

dad y de las lonjas es lo que persigue la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores con su campaña "Pescados y Mariscos de España". Incluye unos folletos y una guía comercial con las 27 especies más importantes.

La Asociación Nacional de Fabricantes de Bacalao y Salazones (Anfabasa) ofreció el showcooking "Descubriendo el bacalao y los salazones" con el fin de mostrar las grandes posibilidades culinarias del bacalao y salazones.

Anfaco Cecopesca buscó informar sobre los beneficios del consumo de pescado, sus variedades, ventajas nutricionales y versatilidad gastronómica con la campaña "Cata la Lata".

Así, con showcookings y degustaciones, dio a conocer en su stand la oferta de asociados como Confremar, Conservas de Cambados,

Conservas Dentici, Conservas Ortiz, Conservas Portomar, Ecurís, Espinaler, Frinsa del Noroeste, Froitomar u Orpagu.

La DOP Mexillón de Galicia ofreció documentación sobre el proceso de cría del mejillón y sus rigurosos controles.

La Asociación de Armadores de Punta del Moral (Ayamonte-Huelva) expuso su plataforma de subasta online de pescado para mayoristas [www.mercapesca.com](http://www.mercapesca.com), que ahora incluye nuevos métodos de pago más cómodos y ágiles. Los mayoristas podrán seguir en directo la subasta y pujar online así se acortan los tiempos de comercialización y se gana en trazabilidad y transparencia. El sello de origen "Crianza de nuestros mares", impulsado por la patronal acuícola Apomar, presentó las bondades gastronómicas de doradas, lubinas y corvinas con un showcooking de cocina latinoamericana y asiática. 



## BALENCIAGA CONSTRUYE PARA QUE TÚ SOLO TE PREOCUPES DE LA PESCA

[www.astillerosbalenciaga.com](http://www.astillerosbalenciaga.com)



# Luis Arévalo: “Crianza de Nuestros Mares es un punto de apoyo increíble para la gastronomía”

Participante en el Duelo Gastronómico de la pasada edición del Salón Gourmets

El crudo es una tendencia al alza en el panorama gastronómico actual. Después de la llegada y expansión de los restaurantes de cocina asiática, con Japón como gran mascarón de proa del raw food, otras tradiciones se están abriendo hueco, consiguiendo que sus platos sean unos nuevos habituales de las cartas de la restauración española.

**L**uis Arévalo ha sido uno de los primeros cocineros de América Latina en haber introducido en nuestro país la cocina Nikkei, una adaptación de las elaboraciones niponas clásicas a la despensa local del cono Sur. Este chef, de origen peruano, comenzó a cocinar en una localidad rodeada por la selva amazónica, en la que la despensa de la proximidad era una obligación más que un deseo.

El saber hacer a la hora de confeccionar una oferta gastronómica con los productos locales ha sido esencial para conseguir trasladar a España su filosofía. En este sentido, tal y como manifestó en el encuentro gastronómico organizado por Crianza de Nuestros Mares en la última edición del Salón Gourmets, donde se confrontaron las cocinas asiáticas y latinoamericanas, “las doradas, lubinas y corvinas Crianza de Nuestros Mares son



**El introductor en España de la cocina nikkei valora el potencial de las doradas, lubinas y corvinas criadas en nuestras aguas marinas para el canal HORECA**

unas aliadas excelentes en nuestra cocina. Nos permiten disfrutar de un producto que está siempre en su momento óptimo de consumo, con una calidad increíble y una frescura insuperable. Cuando la base es así, solo tenemos que respetar y amar el producto para conseguir platos excelentes, con el valor añadido que representa estar apostando por un producto de aquí”.

**Frescura insuperable, excelencia organoléptica, proximidad y las máximas garantías de origen, principales virtudes**

## Ceviche amazónico de Corvina *Crianza de Nuestros Mares*, con leche de tigre de lulo y ají charapita, palmitos y chips de boniato

### Ingredientes

- ◆ 250 g de lomo de corvina Crianza de Nuestros Mares
- ◆ 1 taza de palmitos en rodajas
- ◆ 1 taza de chips de boniato
- ◆ 400 ml de leche de tigre
- ◆ 1/2 cebolla roja cortada en juliana
- ◆ Hojas frescas de cilantro
- ◆ Zumo de una lima
- ◆ Sal y pimienta

### Elaboración

- Leche de Tigre
- ◆ 250 ml de fumet
- ◆ 150 ml de pulpa de lulo
- ◆ 1 cucharada de ají charapita (previamente cocido tres veces y cambiando de agua)
- ◆ Zumo de 5 limas
- ◆ 100 g de corvina
- ◆ 20 g de jengibre
- ◆ Sal



Ponemos todo en el vaso de la licuadora y procesamos. Pasamos por un colador muy fino y reservamos en frío.

### Ceviche

Cortamos la corvina en dados, añadimos sal, pimienta, zumo de lima y servimos en un bol. Bañamos con la leche de tigre y acompañamos con los palmitos y los chips de boniato.

Decoramos con cebolla roja y hojas de cilantro.

## Dorada *Crianza de Nuestros Mares* sobre tosta de cereales con alioli de anchoas, perlas de chiles, cremoso de miso con ají amarillo y cilantro

### Ingredientes

- ◆ 100 g de dorada Crianza de Nuestros Mares cortada en láminas finas
- ◆ 4 rodajas de pan de cereales
- ◆ 4 anchoas
- ◆ 1 cucharada de pasta de ajo
- ◆ 3 cucharadas de mahonesa japonesa
- ◆ 2 cucharadas de pasta de miso blanco
- ◆ 3 cucharadas de pasta de ají amarillo
- ◆ 1 cucharada de vinagre de Jerez
- ◆ Perlas de chiles
- ◆ Chalotas encurtidas
- ◆ Brotes de cilantro

### Elaboración

- Marinamos los cortes de dorada en aceite de oliva y pasta de ají rocoto.
- En un bol mezclamos la pasta de miso, el ají amarillo y el vinagre de Jerez, guardamos en un biberón y reservamos.
- Con ayuda de un mortero, trituramos las anchoas y luego añadimos el ajo hasta formar una pasta uniforme, seguidamente añadimos la mahonesa. Reservamos.
- Disponemos las rodajas de pan de cereales sobre una bandeja, seguidamente colocamos 4 cortes enrollados de dorada sobre las mismas.



Añadimos un punto de la salsa de miso sobre cada corte y luego el alioli de anchoas. Decoramos con las chalotas encurtidas, las perlas de chiles y los brotes de cilantro.

## Lubina *Crianza de Nuestros Mares* con su piel frita, reducción de chicha de jora, aguacate, jalapeños, mango y tierra de olivas peruanas

### Ingredientes

- ◆ 100 g de lubina Crianza de Nuestros Mares limpia cortada en cubos
- ◆ 1 taza de chicha de jora
- ◆ 50 g de panela
- ◆ 1/2 aguacate
- ◆ 1 cucharada de zumo de yuzu
- ◆ 1/2 taza de pulpa de mango cortada en cubos
- ◆ 1 taza de aceitunas de botija
- ◆ 1 chile jalapeño cortado en rodajas muy finas
- ◆ Escamas de sal

### Elaboración

- En un cazo ponemos a disolver la panela en la chicha de jora. Dejamos reducir hasta casi conseguir un almíbar. Con un tenedor prensamos el aguacate hasta conseguir una pasta uniforme, luego añadimos el zumo de yuzu y sal. Reservamos.
- Quitamos el hueso de las aceitunas e introducimos en la deshidratadora, luego las trituramos hasta conseguir una textura de tierra.
- Cortamos la lubina en láminas de 4x7cms y colocamos en una bandeja. Añadimos los cubos de mango. Cubrimos con la reducción



de chicha morada y panela. Decoramos con puntos del puré de aguacate, las rodajas de jalapeño y la tierra de olivas.

Completamos con algo de sal en escamas.

# Los jóvenes europeos prefieren la compra de productos del mar en los supermercados

**L**os jóvenes europeos prefieren hacer sus compras de productos del mar en los supermercados, según un estudio reciente del Eurobarómetro, presentado por la Comisión Europea en la Seafood Expo Global de 2019. Las conclusiones muestran una escasa evolución de los patrones de consumo de productos del mar en los últimos dos años.

El estudio, «Hábitos de consumo de la UE en productos de la pesca y la acuicultura», es una continuación de una encuesta similar realizada en 2016, que incluyó entrevistas cara a cara con 27.734 personas en los 28 estados miembros de la UE. Los nuevos resultados sugieren que los hábitos de compra y consumo, junto con las opiniones y actitudes de los consumidores sobre los productos del mar, siguen siendo similares a nivel de la UE, aunque existen pequeñas variaciones entre países.

Los principales factores que impulsaron la compra de pescado fueron su naturaleza saludable, apariencia, sabor, costo, origen, marca, facilidad de preparación y razones ambientales, sociales y éticas. Un cambio importante entre los estudios de 2016 y 2018 es que la división entre calidad y precio cambió, siendo la calidad ahora un criterio más importante.

Sin embargo, el precio sigue siendo un factor importante, ya que disuade a algunas personas de comer o comprar más productos de la pesca, y los consumidores de-

**Los principales factores de compra son su naturaleza saludable, apariencia, sabor, costo, origen, marca, facilidad de preparación, razones ambientales, sociales y éticas**



clararon que comerían más si tuvieran una mejor elección y los puntos de venta fueran más diversos. Otras razones para no comer estos productos fueron dadas por el 49 por ciento de los encuestados como una antipatía por el sabor, el olor o la apariencia.

Según Frangiscos Nikolian, de la Comisión Europea, si los consumidores no compran pescado porque no les gusta lo que se les ofrece, entonces se necesita una mayor innovación para tentarlos de nuevo, averiguando lo que les podría gustar.

El estudio mostró que la mayoría de los encuestados (70 por ciento) continuaba comprando y comiendo productos del mar en casa al menos una vez al mes, pero sólo el 41 por ciento los consumía semanalmente. Se observaron aumentos en el consumo en Portugal y Grecia, con ligeras disminuciones en Bélgica, Francia y algunos países del centro de la UE.

También hubo una disminución general en el número de visitas a restaurantes para comer productos de la pesca.

Las personas que vivían en países de la UE con grandes costas eran más propensas a

## Los hábitos de compra se mantienen en la UE

consumir productos del mar con frecuencia que las que vivían en países sin litoral. Hungría, en particular, se caracterizó por una tasa muy baja de consumo de mariscos, tanto en el hogar como fuera de él.

En la mayoría de los países de la UE, el mayor número de compras de productos del mar se realizó en una tienda de comestibles o en un supermercado, seguido de las pescaderías, los mercados y las tiendas especializadas.

«Curiosamente, cuanto más joven es el consumidor, más probable es que compre pescados en los supermercados. Esto se convertirá en una tendencia cada vez más importante a medida que los consumidores más jóvenes entren en el mercado», dijo Nikolian. 

# Los belgas de Viciunai y Kingfish Zeeland ganan los premios Seafood a la Excelencia

El Grupo Viciunai de Bélgica y Kingfish Zeeland BV de los Países Bajos ganaron los principales premios de los Premios 2019 Seafood Excellence Global en Seafood Expo Global, el evento de productos del mar más grande y prestigioso del mundo, celebrado en Bruselas.

El premio al Mejor Producto Minorista se otorgó al Grupo Viciunai por su Surimi Noodles Wok Style, una comida con fideos de surimi, verduras chinas y salsa de glaseado de Corea.

Los fideos de sabor neutro están hechos de abadejo de Alaska, certificado por Marine Stewardship Council (MSC), bacaladilla del Pacífico o hoki surimi. Los jueces señalaron que además de su gran sabor, el producto responde a muchas de las tendencias de los mercados de mariscos más influyentes de la actualidad, que incluyen dietas ricas en proteínas, bajas en carbohidratos y sin gluten, productos de marisco surimi de etiqueta limpia, certificaciones de sostenibilidad y comidas listas para llevar.

Por su parte Kingfish Zeeland BV ganó el gran premio al Mejor Producto HORECA (hotel, restaurante, catering) por su Yellowtail holandés. También conocido como hiramasa o kingfish, el producto se cultiva utilizando un sistema de recirculación de acuicultura (RAS) sin antibióticos y está certificado por el Consejo de Administración de Acuicultura (ASC) y las Mejores Prácticas de Acuicultura (BAP).



El pescado premium se puede servir crudo en sashimi y sushi, o asado o ahumado como una alternativa sostenible al atún y al pez espada. Los jueces destacaron particularmente el rico sabor y la alta calidad del producto.

Además de los grandes premios, los jueces también otorgaron cuatro premios especiales. De esta manera: GlobeXplore – Algae of France recibió el premio especial de Seafood Excellence Global para la salud y nutrición por su guacamole con espirulina fresca.

El premio especial de Excelencia Excelencia de Seafood Excellence fue otorgado a Golden Fresh Sdn Bhd de Malasia por su Langostino en Salsa de Coco Hor St. James Smokehouse (Escocia) Ltd. del Reino Unido recibió el premio especial de Seafood Excellence Global por Retail Packaging por su producto Saint Pure Salmon. Surimi Noodles Wok Style de Viciunai Group también recibió el premio especial a la innovación de Seafood Excellence Global. Esta exclusiva comida preparada presenta una nueva categoría de productos del mar en un paquete inteligente que brinda comodidad para las personas que viajan. 🌊

**El premio al Mejor Producto Minorista se otorgó al Grupo Viciunai por su Surimi Noodles Wok Style**



# Tuttofood, la vía de entrada al mercado italiano



Hipódromo de Milán donde la organización puso en marcha un cocktail para expositores y prensa

Fotos: J.R.V

La séptima edición de Tuttofood, celebrada en Milán, se ha convertido en un evento cada vez más internacional y un eje estratégico para la economía italiana como es el sector agroalimentario. Su apertura llegó a contar con la presencia institucional del Primer Ministro Giuseppe Conte y el Ministro de Agricultura, Alimentación, Silvicultura y Turismo Gian Marco Centinaio. Esta edición contó con empresas alimentos de calidad e innovación de productos, pero también en salud, nutrición adecuada y sostenibilidad.

Estuvieron presentes 82.551 operadores, el 21% de los cuales eran extranjeros, de un total de 143 países, con 12 nuevas firmas

**Estuvieron presentes 82.551 operadores, el 21% de los cuales eran extranjeros, de un total de 143 países, con 12 nuevas firmas**

(en particular Centroamérica, Medio Oriente y África del Norte) que se reunieron con 3.079 marcas italianas e internacionales presentes en el evento. Los primeros 10 países de origen extranjero fueron, por orden, Estados Unidos, España, Francia, Alemania, Reino Unido, China, Canadá, Benelux, Japón y la Federación Rusa.

Empresas gallegas, catalanas y andaluzas no faltaron a la cita. Las delegaciones de compradores fueron importantes. Además participaron más de 1.414 periodistas ita-

lianos y extranjeros acreditados y 325 bloggers.

Entre los expositores, Gian Luca Rana, CEO de Pastificio Rana, afirmaba que: "estamos felices de haber participado por primera vez en TUTTOFOOD. La exposición ha sido muy interesante para nosotros y una excelente oportunidad para conocer a nuestros clientes más fieles, pero sobre todo para crear nuevos contactos a nivel internacional, incluso fuera del perímetro clásico de la distribución."



Attilio Fontana (Presidente de Lombardía), Melania de Nichilo (concejala de Lombardía de Educación, Formación y Trabajo), y Gian Marco Centinaio (Ministro italiano de actividades Agrícolas, Forestales y Turísticas)



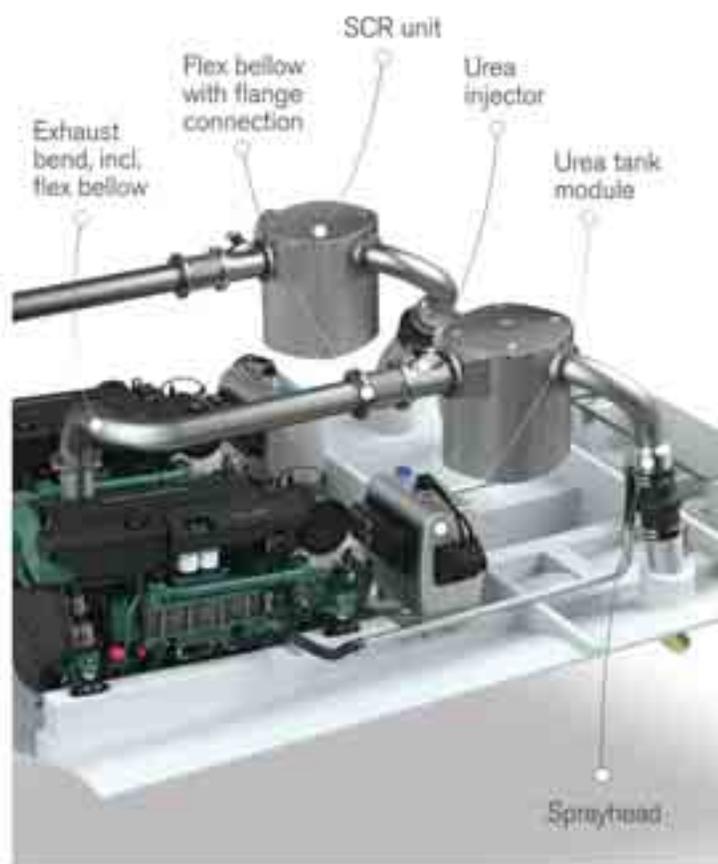
Massimiliano Moretti, director Comercial de Agribologna, declaraba que “nos gusta la idea de concentrar los productos frescos en un sector específico”. Por su parte, Martina Brazzale, apreció que “hemos visto un gran interés por parte de compradores internacionales en nuestros productos”

También hubo un gran número de visitantes, en los más de 250 eventos paralelos de la exposición, como los dedicados a la cadena de bloques, el comercio minorista y la innovación alimentaria. En los pabellones y en los stands, los expositores se convirtieron también en nuevos vendedores. 🌊

## Fuerte presencia gallega

La presencia gallega se hizo notar y además difundió los grandes números con los que cuenta Galicia. Entre las empresas participantes estaban: Pescamar, Videmar Congelados, Servicio Global, Cassa, Friscos, Pereira, Conserva Portomar, Craega (Consejo Regulador de Agricultura Ecológica). Y es que Galicia “donde termina la tierra comienza nuestro mundo”, emplea a más de 35.000 personas su sector pesquero y del total de 4.500 buques pesqueros gallegos, 4.000 utilizan métodos artesanales. Además, Galicia cuenta con numerosos centros de formación de personas que trabajan en el sector de la pesca y la acuicultura. La recolección de mariscos emplea a más de 4.000 personas a lo largo de la costa gallega. El sector acuícola produce alrededor de 250.000 toneladas al año. Las plantas conserveras gallegas producen alrededor de 300.000 toneladas al año. La industria pesquera congeladora de Galicia tiene una facturación anual de alrededor de 2 mil millones de euros. Los 62 mercados de pescado de Galicia superan los 400 millones de euros. Sus productos son seguros porque una serie de organismos supervisan la legalidad y las garantías sanitarias de los productos pesqueros de la región. La flota gallega sigue trabajando para garantizar una pesca sostenible. Además realiza una actividad diversificadora hacia sectores como el marino y el gastro-turismo. 🌊

# VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



La primera Tecnología SCR asegura la alta potencia del motor (hasta 1000 CV) sin afectar la potencia de PDI.

La solución de Volvo Penta IMO Tier III es robusta y diseñada para las duras condiciones marinas. Basado en tecnología de gases de escape SCR, nuestra solución está disponible para IPS, inboard, grupo electrógeno y aplicaciones auxiliares. Está diseñado para disponer de flexibilidad, facilidad de instalación y configuración eficiente del espacio disponible.

See more at [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

Economía azul en el sector marítimo

## El I+D+i en el crecimiento azul transformará el sector del mar

La secretaria de Estado de Universidades, Investigación, Desarrollo e Innovación, Ángeles Heras, ha sido la protagonista de un nuevo Desayuno del Clúster Marítimo Español para mostrar la estrategia española sobre la economía azul del sector marítimo, en la que, según ella, son claves la investigación y la innovación.

Ángeles Heras Caballero, secretaria de Estado de Universidades, Investigación, Desarrollo e Innovación fue invitada por El Clúster Marítimo Español (CME) a un nuevo Desayuno con el Clúster para presentar la estrategia española sobre la economía azul en el marco del sector marítimo. Para la secretaria de Estado la I+D+i juega un papel clave como base de esta economía azul, y destacó la relevancia de ésta para nuestro futuro, asegurando que “el futuro de la economía será azul o no será”.

A su vez, incidió de modo constante en la necesaria sostenibilidad de los océanos como premisa básica para desarrollar el denominado crecimiento azul, en referencia al crecimiento económico que tiene como origen el sector marítimo.

El panorama en el que se debe desarrollar la economía azul española, explicaba Heras al inicio de su intervención, está marcado por el cambio climático, del que “tenemos evidencia científica”, confirmó.

También mantuvo la necesidad de “un enfoque sostenible” porque hay evidencias del cambio climático motivado por la humanidad. “No es cuestión de ideología, es ciencia”. Esta evidencia científica, añadía la secretaria, existe desde 1967 y afecta significativamente a los océanos y a la vida que conlleva.

**La sostenibilidad de los océanos es fundamental para el desarrollo de la economía azul**



Ángeles Heras, secretaria de Estado de Universidades, Investigación, Desarrollo e Innovación.

### Investigación oceánica

El océano es un ente vivo y como tal se ve afectado por el cambio climático. Es por ello, que en la ciencia oceánica, explicaba Heras, la investigación es fundamental y “se necesita más ciencia” porque el entorno marino está cambiando y para que la toma de decisiones sobre el océano esté basada en hechos y evidencia científica, no en ideología, o simplemente en argumentos económicos.

Además, según la secretaria de Estado, en este contexto es muy importante contar con la evidencia sobre la que se debe basar el desarrollo de una estrategia de economía azul. Por eso los países son conscientes de su deber de “invertir más en in-

vestigación oceánica”, explicó, “porque sin investigación no hay innovación, y sin innovación no hay progreso”. La prueba de ello, anotaba, está en “los países que sí han investigado, han innovado, y son ricos”.

### Motor de la economía

Llegados a este punto y tras abordar el marco de desarrollo del crecimiento azul, la invitada subrayó la importancia del sector marítimo, definida por la Unión Europea como “la economía que reconoce la importancia de los mares y los océanos como motores de la economía por su gran potencial para la innovación y el crecimiento”.

Una definición que hace referencia a “todas las actividades económicas relacio-

## La falta de transferencia de conocimiento es el principal problema de la I+D+i en España

nadas con los mares, los océanos y las zonas costeras”, incluyendo todos los sectores, desde los tradicionales hasta los más vanguardistas, como las energías marinas.

No cabe duda, mantuvo Heras, que la economía azul es una “economía de presente y futuro, siempre que seamos capaces de asegurar la sostenibilidad de mares y océanos”. Una vez más, y como hizo de modo constante durante su intervención, se refirió a la sostenibilidad como un valor que siempre se debe tener presente.

Los datos económicos del sector en la UE también fueron puestos sobre la mesa con el fin de conocer el punto de partida del desarrollo de la economía azul. Según datos de 2016 por ser los últimos disponibles: representa el 1,3% del PIB de la Unión; tiene una facturación de 566.000 millones de euros; y emplea a 3,5 millones de personas, el 1,6% del total de la UE. Y lo que es más importante, la previsión europea para 2030 es haber doblado su actual capacidad, mediante inversiones en innovación y una gestión oceánica responsable.

En este sentido, cabe destacar que España puede ser una potencia en este campo por sus condiciones geográficas, como las dimensiones de la costa. Disponemos pues de un gran potencial en todas las áreas incluidas en la economía azul, incluso también en las consideradas aguas interiores (ríos, lagos, etc.), donde Heras revela que “somos un modelo en el uso de los recursos hídricos interiores”. Líderes mundiales después de Israel.

Las cifras ratifican el potencial de España. Así, “lideramos el empleo”, con 700.000 personas, señalaba la secretaria de Estado; como el primer país productor pesquero de la UE con una cuota del 20%; visitan el país 82 millones de personas cada año, siendo las costas los destinos preferentes; y para el conjunto de los sectores relacionados con la mar, también existe un gran margen de desarrollo y crecimiento.



Alejandro Aznar, presidente del Cluster Marítimo Español

### El mar, fuente de riqueza

Queda claro pues, según Heras, la necesidad de tener una estrategia de economía azul que permita aprovechar ese potencial y desarrollar la economía. Utilizando, además, “adecuadamente las ventajas estratégicas a las que me acabo de referir y saber generar nuevos escenarios de valor, conexión y oportunidad”, y abogando por implantar, en la estrategia “azul”, que el Gobierno ya está desarrollando, un sistema de I+D+i en torno al crecimiento azul, para “transformar España desde el mar”.

En este contexto, impera crear una estructura que priorice e impulse la transferencia de conocimiento e innovación en un modelo económico circular y sostenible. Y para conseguir los objetivos que comenta, es clave impulsar una cultura propia corresponsable con acciones y metas compartidas para incrementar la competitividad público-privada, así como el desarrollo socioeconómico de los sectores marinos del país. La razón de ser de ese sistema de I+D+i de la estrategia, continuaba Heras, es emplear de forma sostenible el mar como fuente de riqueza.

### Estrategia azul

Para llevar a cabo esta estrategia se ha formado un grupo multidisciplinar y multiinterministerial, contando con técnicos especialistas a los que se irán sumando otros agentes del sector.

Los objetivos principales son: impulsar una nueva forma de entender la economía azul en un contexto contemporáneo y de futuro; aportar conocimiento, medidas y acciones específicas dirigidas a los sectores estratégicos, considerando todos los grupos de interés; establecer un plan que otorgue claridad, contexto e inspiración en todas las acciones, y construir un liderazgo para España, que “nos permita ser relevantes internacionalmente” e impulsar a su vez un liderazgo socioeconómico.

No hay una fórmula para desarrollar todo esto, “la estamos creando”, matizó la invitada, que haciendo un paralelismo con la inteligencia artificial, intentó exponer el modo de actuar.

Así como la inteligencia artificial es fundamental para el presente y el futuro, y si bien no tiene nada que ver contextualmente con la economía azul, sí lo hace con “el modo en que queremos implicar a todos los sectores y que sea un desarrollo socioeconómico para el país”.

Las estrategia de I+D+i de la economía azul española arranca con la investigación y el análisis. Le sigue la contextualización de todo lo que debe representar, fijar líneas estratégicas, y definir prioridades y alianzas para la colaboración público-privada.

Analizar lo que se ha hecho hasta ahora y hacer nuevas propuestas “para consolidar

## La escasa transferencia de conocimiento es el principal problema de la I+D+i en España

la posición de nuestra economía azul” son también iniciativas necesarias para Heras.

Asimismo, se debe instaurar un marco político de actuación para las Administraciones Públicas en coordinación con los distintos planes sectoriales y transversales, tanto de la UE como de la Administración del Estado y las CC.AA.

### Retos

Por último, la secretaria de Estado clasificó de la siguiente manera los retos de la economía azul. Los socioeconómicos, en los que España debe aprovechar su situación geográfica y optimizar las infraestructuras, para lo que se necesitan “más inversiones estratégicas y captación de inversión”, principalmente de empresas internacionales, explicaba la invitada.

Es clave también el apoyo a las startups vinculadas al crecimiento azul y liderar proyectos de ámbito europeo, aprovechando el impulso de los actuales programas, no solo referentes a grupos de investigación, sino también a empresas. Como por ejemplo, la iniciativa Blue Med, en la que el Gobierno está intentando establecer una línea de financiación de proyectos.

La transferencia de conocimiento es el principal desafío dentro del reto de la investigación y la innovación porque “falta mucho por crecer en el traspaso del conocimiento generado en los centros de investigación a la economía productiva”, anotó Heras.

La solución, según ella, pasa porque “investigadores y empresas hablen el mismo lenguaje”, ya que “me consta que no lo hablan” y es necesario que lleguen a entenderse, pues “si estuviéramos más juntos el resultado sería mucho mejor para todos”.

Orientar más las investigaciones hacia el crecimiento azul e incrementar el número de patentes y empresas con base tecnológica es otro de los retos.



Participantes en el evento del Clúster Marítimo

También es necesario adaptar la formación a los retos contemporáneos, especialmente planes de grados y postgrados orientados a la economía azul. La invitada del Clúster elogió la “gran labor” que el Instituto Nacional de Oceanografía está realizando, con 271 proyectos.

La secretaria de Estado se despidió destacando la buena posición de España en materia de innovación en algunos aspectos dentro del marco de la UE, si bien reconoció que todavía queda mucho por hacer.

Y aprovechó a su vez para reclamar un cambio de mentalidad en la sociedad respecto de la ciencia, que “no es un gasto, es una inversión”, y ha de ser sostenida en el tiempo porque “sin la ciencia, no hay futuro”.

Además, ese crecimiento sostenido debe estar garantizado mediante un pacto por la ciencia y la innovación, junto con la transferencia de conocimiento, donde, según Heras, las empresas deben jugar un importante papel.

### Reivindicaciones del sector

En su intervención el presidente del CME, Alejandro Aznar, puso de manifiesto el papel impulsor de la I+D+i del sector marítimo español, muy bien representado por el Clúster, que dispone de un grupo de trabajo específico sobre la materia con el fin de fomentar las relaciones entre los socios y aprovechar sinergias y plantear proyectos.

Aznar también destacó el esfuerzo desarrollado por el Clúster como “vehículo para la promoción de la colaboración público-privada, a través de un Consejo Consultivo Marítimo Nacional, o la generación

de sinergias, con la creación de la Plataforma Clúster Azul Iberoamericano”.

Aprovechó también para trasladar a la invitada reivindicaciones sectoriales que se centran en la “necesidad de crear un entorno colaborativo, que permita buscar nuevas soluciones y generar empleo y riqueza. Y esto es algo que no puede esperar, requiere de estrategia y sostenibilidad en el tiempo”, explicaba Aznar, coincidiendo con Heras en que la I+D+i requiere de estrategia nacional e inversión sostenida, para que la economía azul pueda ser realmente competitiva y sostenible económica y medioambientalmente.

Y es que en “España crecemos notablemente durante los años de expansión económica, con porcentajes de dos dígitos, y sufrimos caídas significativas con las crisis”, una pauta que Heras también señaló, coincidiendo con Aznar en que es el “problema más preocupante”, quedando la I+D+i “al albur de la volatilidad por la falta de una política de Estado que favorezca la continuidad”, comentó el presidente del Clúster.

La potenciación del Instituto Español de Oceanografía y el ámbito científico, cultural y educativo en España, concienciando a la sociedad de la importancia que tiene la mar; ayudas en el ámbito de la construcción y reparación naval, sobre todo en lo relacionado a aspectos financieros; y la necesidad de especialización formativa en el sector marítimo fueron las prioridades de actuación consensuadas por el Clúster, “que nos gustaría acabasen calando en la agenda política”, expuso Aznar a la invitada. 

## Las cifras de la Economía Azul

La economía azul generó en la UE medio millón de empleos desde 2011 a 2017, alcanzando en 2017 los cuatro millones, un 14% más que en 2014, según datos de la segunda edición del informe económico sobre "blue economy" que presentó la Comisión Europea el 20 de mayo, celebración del Día Marítimo Europeo. Este aumento de empleo fue impulsado, en gran medida, por los sectores de turismo costero y puertos, almacenamiento y construcción de proyectos de agua

Según el informe, las actividades económicas relacionadas con los océanos, mares y zonas costeras registraron un beneficio bruto de 74.300 millones de euros en 2017.

El valor añadido bruto (VAB) generado por los seis sectores de la economía azul de la UE reconocidos en este informe (tu-

rismo costero; extracción y comercialización de recursos marinos vivos; extracción marina de minerales, petróleo y gas; proyectos portuarios, de almacenamiento y agua; construcción naval y reparación; y el transporte marítimo) ascendió a 180.000 millones de euros en 2017, un aumento del 8% en comparación con 2009.

El beneficio bruto de explotación alcanza los 74.300 millones de euros, un 2% más alto que en 2009. Por su parte, el volumen de negocio total fue de 658.000 millones de euros, un 11% más que en 2009.

Y la contribución de los sectores establecidos por la economía azul de la UE a la economía global fue de casi el 2% en términos de empleo y el 1,3% en términos de VAB.

Además, el rendimiento económico del tu-

rismo costero y la extracción de los recursos vivos marinos (es decir, la pesca y la acuicultura) han aumentado "constantemente", indica el informe. En el caso de la pesca, esto se debe en parte a los bajos precios del combustible y la recuperación de algunas poblaciones de peces clave. Y sectores emergentes, como la energía eólica y la biotecnología, han experimentado un crecimiento exponencial en los últimos años.

Por países, los cinco estados miembros más grandes, el Reino Unido, España, Alemania, Francia e Italia, son los mayores contribuyentes a la economía azul de la UE, tanto en términos de empleo (con una contribución combinada del 61%) como de Valor Añadido Bruto (una combinación de aporte del 70%).



**tunaBraid**  
by itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:  
Eficacia con garantía y seguridad.



Polyg. Kareaga 1, Pab.2  
48.270 Markina (Bizkaia) SPAIN  
Tel: +34 94 6100408 Fax: +34 94 6100410  
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

**itsaskorda**

# JC Mackintosh realiza un tratamiento especial para el atún fresco

JC Mackintosh es una empresa gaditana formada por un grupo de profesionales con más de 20 años de experiencia en el sector, especializada en la pesca del atún rojo del mediterráneo. Radicada en el Estrecho de Gibraltar, en Tarifa (Cádiz), en el punto más meridional de la Europa continental, lugar de paso de las grandes migraciones de infinidad de especies, esta firma trabaja minuciosamente todo el proceso de producción: desde la pesca, transporte, despiece, lavado, embalaje y distribución.

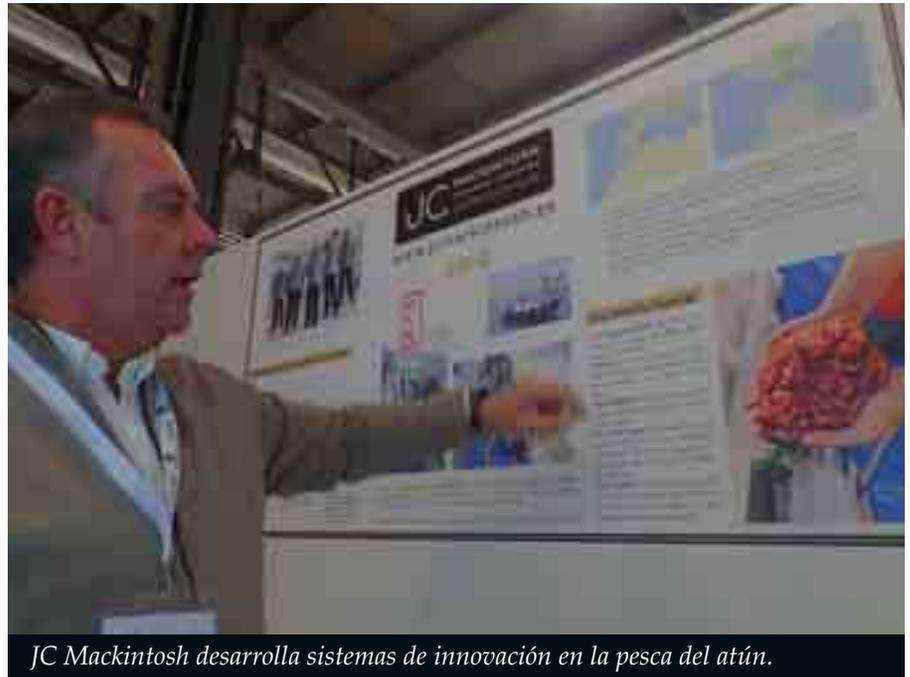
Esta empresa es testigo del paso del atún rojo que migra al Mar Mediterráneo a desovar. De ahí que esta zona es especialmente rica en pesca, dada la tradición de esta especie, hoy al fin tan valorada y con el merecido reconocimiento.

De esta manera, trabajan el Atún Rojo dedicándose exclusivamente a la pesca en el Estrecho de Gibraltar y Océano Atlántico, zona que posee las mejores cualidades. "Trabajamos muy duro para tener una excelente relación con cada uno de nuestros clientes, ofreciendo la mejor calidad al paladar de sus comensales", señalan desde esta empresa.

## Trabajo en las instalaciones

Después de cada jornada de pesca nada más llegar a puerto, lo primero que hace su personal es descargar los atunes en

**Trabaja minuciosamente el proceso de producción: desde la pesca, transporte, despiece, lavado, embalaje y distribución**



JC Mackintosh desarrolla sistemas de innovación en la pesca del atún.

la lonja, donde se miden, se pesan y se les asigna un código de trazabilidad. Una vez pasado este trámite, los llevan a sus instalaciones de 150 m<sup>2</sup> perfectamente acondicionadas y equipadas en el mismo puerto de Tarifa, a 200 metros de la lonja. Sus departamentos de tratamiento constan de una cámara frigorífica de 20 m<sup>2</sup> con piscinas de aguanieve donde metemos los atunes durante al menos 12 horas, para enfriarlos a la temperatura óptima de 2° centígrados. La zona más amplia es la de ronqueo y manipulación, donde también los preparamos para el envío. "En estas instalaciones nuestros atunes no pasan más de un día o dos, no acumulamos stock ni congelamos. Solamente vendemos atunes frescos", señalan.

## Cuidadosa captura

El momento de la captura es, además, un aspecto muy cuidadoso. Primero, como en cualquier pesca, se lanza un cebo para que 'pique' el atún, al que hay que darle una descarga eléctrica a tiempo para que no genere un ácido láctico que pueda alterar el sabor de su carne.

**Después de cada jornada de pesca nada más llegar a puerto, lo primero que hace su personal es descargar los atunes en la lonja, donde se miden, se pesan y se les asigna un código de trazabilidad**

Ya una vez en el barco se le practica la técnica japonesa del ike jime, que consiste en introducirlo en una piscina de agua con hielo para bajar su temperatura corporal hasta los cinco grados recomendados para el ronqueo, doce horas después tras su captura.

Tras analizar su salubridad y realizar los preceptivos informes, se llega al momento del ronqueo antes de que el sábado llegase a mediodía al Mesón. 🌊

# Motores de Indar para el crucero más moderno del mundo

Motores de la empresa Indar irán instalados en el "Celebrity Edge", el crucero considerado más moderno del mundo. Su coste de construcción: 1.000 millones de dólares; capacidad: 2.900 pasajeros, que se alojan en 1.467 camarotes; así como su tamaño: 14 cubiertas, 306 metros de eslora y 39 de manga. El diseño tampoco pasa desapercibido, con una curiosa plataforma externa móvil, bautizada como "Magic Carpet", que pende sobre el mar y que se convierte en un espacio de ocio cambiante según la cubierta en la que se ubique.

Pues bien, y barriendo para casa, este megacrucero de 130.000 toneladas realiza sus complejas maniobras de atraque, como las de ayer en Getxo, mediante hélices movidas por cuatro grandes motores auxiliares fabricados por la beasaindarra Indar. Cada uno de ellos desarrolla una potencia de 3.500 kw, a una velocidad de 720 rpm y con una potencia instalada de 14 MW.

Los responsables de la empresa vasca se muestran orgullosos de la contribución de la firma a un crucero que ha sido nominado como mejor buque de 2018 por la publicación especializada Cruise Critic. Además, supone un excelente punto de partida para optar a los jugosos contratos para equipar los otros tres barcos con los que el Grupo Royal Caribbean, con sede en Florida, pretende afianzar su posición en el segmento de cruceros de lujo.

El barco se entregó al armador tras más de dos años de construcción en los astilleros Cantiers de l'Atlantique (Saint Nazaire, Francia). La contribución de Indar –Grupo Ingeteam– al "Celebrity Edge" rubrica

**La actividad naval supone el 20% del total de la empresa, siendo otros nichos de negocio los buques oceanográficos y equipos para dragas**



El Celebrity Edge ha visitado Bilbao.

la sólida trayectoria de la compañía guipuzcoana en la industria naval, incluido el sector de los cruceros, donde ha equipado veinte barcos. Indar tiene especial interés en este tipo de proyectos, dado que es el negocio más activo en el mundo dentro del sector naval. El año pasado movió 386 grandes barcos, con 26 millones de pasajeros y un flujo monetario de 36.300 millones de euros.

## Mejor buque de 2018

Los motores fabricados en Beasain impulsan más de 500 buques de todo tipo. Cada año salen de sus instalaciones en torno a 150 equipos. Esta sección, en la que trabajan cien personas, facturó el año pasado 217 millones de euros y espera crecer hasta los 250 millones en 2020. El 3% se reserva para I+D. La actividad naval supone el 20% del total de la empresa.

Además de los cruceros, otros nichos de negocio especialmente interesantes para Indar son los motores para propulsar buques oceanográficos y equipos para dragas. También trabaja en soluciones silenciosas para aminorar el ruido dentro de los barcos y en motores sumergibles a gran profundidad.

**Además de los cruceros, otros nichos de negocio especialmente interesantes para Indar son los motores para propulsar buques oceanográficos y equipos para dragas**

## Características:

Su coste de construcción: 1.000 millones de dólares.

Capacidad: 2.900 pasajeros, que se alojan en 1.467 camarotes.

Tamaño: 14 cubiertas

Eslora: 306 metros de eslora

Manga: 39 de manga 🌊

# Balfegó inicia la temporada de atún rojo con un ronqueo en Madrid

El pasado 16 de mayo, el Grupo Balfegó celebró en Madrid el inicio de la temporada de la captura del atún rojo con un ronqueo de este pez. Un espectáculo digno de la calidad de la carne de este túnido, criado en cautividad, con muerte sin dolor y comercializado bajo estándares únicos de trazabilidad.

*Texto y fotos:  
Teresa Montero*

Con un atún rojo de 180 kilos perteneciente al Grupo Balfegó se efectuó el 'Kaitai' tradicional japonés (ronqueo). Fue realizado por el ronqueador Nobuyuki Tajiri y presentado por Susana Candel, responsable de Marketing y Comunicación del Grupo Balfegó y Giulia María Arru, de Atención al Cliente, de la misma empresa.

Nos explicaron que llaman 'Kaitai' a la ceremonia milenaria japonesa de corte del atún rojo en directo porque "hemos aprendido la técnica del mismo en Japón", señaló Arru. No en vano este país es el número uno en consumo de pescado y ello conlleva que sus estándares de calidad sean los más altos.

El escenario elegido para este tradicional despiece del atún fue la terraza ABC Sky de Pedro Larumbe, en Madrid, que daba así el pistoletazo de salida al inicio de su temporada de verano y donde el chef navarro dio la bienvenida a todos los asistentes.

El ronqueo, llamado así por el sonido, como un ronquido, que hace el cuchillo al rozar el espinazo, consiste en cortar la cola, descabezar el pescado, eviscerarlo, y sa-

**Conocida también como toro, la ventresca es la parte más grasa y melosa del atún**



carle los cuatro lomos. Una vez llegados a ese punto, lo que viene después es el despiece, es decir, extraer todas las partes aprovechables del atún rojo (ventresca, solomillo, morrillo...).

## Disección ordenada

La carne cercana a la piel es la que más grasa tiene, son las partes blancas, y las partes más internas son más magras, más oscuras; las negras. Las partes más magras son las mejores para comer en crudo.

Tan sólo 48 horas después de su muerte, un reposo necesario para que la carne se asiente y pierda rigidez, se empieza con el ronqueo del túnido.

Los cortes realizados en el ronqueo se hacen separando las zonas más o menos grasas y se distinguen hasta 26 piezas distintas que, a su vez, se clasifican en partes nobles y partes internas.

Lo primero que se separa es la cola, para comprobar la calidad de la carne y la grasa que la recubre, seguidamente se corta la cabeza. Tras esto, se separa la parpatana, parte situada entre la cabeza y la ventresca, y se divide la pieza en cuartos, dos superiores y dos inferiores.

A partir de este momento, se obtienen las distintas partes siguiendo un protocolo de disección estricto, con disecciones muy rápidas, que va desde la extracción de las partes más grandes hasta las de la cabeza.

Las partes nobles serían la ventresca, los lomos, el plato, el descargado, el descargamento, el tarantelo, el solomillo, los mormos, la cola negra y la cola blanca.

## De melosidad superior

La primera pieza que se extrae es la ventresca, conocida como sorra, ijada, o toro (en japonés, significa "de melosidad su-

## El thunnus thynnus es el cerdo ibérico del mar, de él se aprovecha todo

perior”), la ventresca está situada en la parte central del atún, proviene de su vientre.

Al tener un alto contenido en grasas insaturadas (omega 3), es también el corte más rosado, tirando a blanquecino (debido a la alta infiltración grasa) y meloso del atún. Estas dos cualidades la hacen idónea para prepararla en crudo, a la brasa, a la plancha y en escabeche. Perfecta también para sushi y sashimi.

Los japoneses, nos explicaba Candel, distinguen entre otoro (la parte más grasa de la ventresca de color más blanquecino) y chutoro (situado en el costado de la barriga, menos grasa y más rosado que blanquecino). Y en semi-conserva recibe el nombre de atún de Ijar.

Después se sacan los lomos “que suponen el 70% del peso del atún”, anotaba Arru. Salen cuatro de gran tamaño. Dos de ellos son los lomos negros, así llamados por el color de la piel del propio atún, y son los que se sitúan en la parte superior del animal, junto a la aleta dorsal.

Los otros dos son lomos blancos, que salen de la zona inferior, y reciben su nombre también por la piel exterior del atún, más blanquecina o plateada en esa zona. Contienen poca grasa y por ello se usan para el sushi, tartares, ceviches o sencillamente fileteado a la plancha.

Otra parte noble es el llamado tarantello, de forma triangular y situado sobre la ventresca y cerca del lomo blanco, tiene la grasa justa, por lo que es aconsejable para guisos (encebollado, a la brasa...).

A su vez de la cola del atún, musculosa y rica en fibras, se obtienen cuatro pequeños lomos llenos de colágeno, los lomitos de cola. Con una cocción suficiente para fundir el colágeno que contienen, se convierten en un ingrediente perfecto para arroces, calderetas o marmitakos.

Y el corte de lomo es la parte interior del lomo, la que está pegada a la espina. De color rojo e intenso sabor, se suele cortar de

tres formas diferentes: en taco, en rodajas y en tableta.

Finalmente, la punta de lomo es el corte del final del lomo, habitualmente menospreciado en la cocina, es perfecta para hacer hamburguesas o albóndigas, a la plancha o estofada. Y del corte que incluye el hueso de la espina y los lomos adyacentes sale el ossobuco. Su alto nivel de colágeno hace que siempre quede meloso.

### Crudo, guisado o a la plancha

Otras partes nobles son el descargado, que es la pieza pegada a la ventresca, para crudo; el descargamento, la pegada al lomo, para crudo o para hacer mojama y la mejor pieza para hacer sushi; el plato, es la zona central del lomo del atún negro, jugoso y muy sabroso, para crudo o plancha; el solomillo, que sale de la zona superior del lomo, y con él se cocina el marmitako y el atún encebollado; y los mormos, las partes menos grasas de la cabeza, ideales en guisos y escabeches.

También pertenecen a esta categoría la llamada cola negra y cola blanca, según se sitúen en la parte superior (negra) o inferior (blanca, con más infiltración) del atún. La negra, con poca grasa y mucho sabor, es perfecta para albóndigas, hamburguesas o guisos. Y la cola blanca, y con muy poca grasa, se usa para guisos y salazones.

Finalmente, tras la cola negra y pegada a la aleta dorsal encontramos la espineta, negra en este caso por los mismo motivos que

## La oreja, muy similar a las partes más gelatinosas del cerdo y con sabor delicado a mar, se puede preparar cocida, rellena, a la plancha o en carpaccio

en anteriores piezas llamadas "negras". Y la espineta blanca sale de la zona inferior del atún.

### Aliado gastronómico

Por otra lado, las partes internas son el morrillo, el mormo, el contramormo, la faceira, la parpatana, el galete, el espinazo, las huevas de grano (ejemplares hembra) y las de leche (ejemplares macho), el corazón, los ojos, las orejas, el hígado, el sangacho, el buche y las tripas. A éstas últimas, antiguamente no se les daba valor gastronómico, salvo a las huevas de grano, muy apreciadas para poner en salazón.

El morrillo, nos contaba Arru, es la porción de carne que recubre la parte superior de la cabeza. De porcentaje graso parecido al de la ventresca, pero su carne es más firme. Meloso y de sabor intenso, es de lo más tierno del atún. Funciona muy bien al horno, encebollado, a la plancha y a la brasa,



## En el Grupo Balfegó practican una muerte sin dolor del túnido, es instantánea y sin estrés, evitando la descarga de ácido láctico que habría contaminado la carne

y es ideal para escabeches y acompañar con ácidos (le rebajan el alto porcentaje de grasa). Su carne es la más valorada del atún y alcanza los 300 gramos en un ejemplar de 200 kilos.

Muy frecuente en guisos y escabeches, el mormo, pieza de textura fina, posee equilibrio entre músculo y grasa. Y la pequeña porción de carne situado debajo del morrillo, también perfecta para guisos y escabeches es el contramormo.

Seguimos, el galette, que se sitúa en la unión entre la cabeza y el cuerpo (digamos que es como "la oreja") es un pieza muy gelatinosa de potente sabor que se consume estofada o al horno. El espinazo es la carne pegada a la espina central con potente sabor y alto contenido en sangre.

Señalar que cuando surge el espinazo, se desprende con una cuchara la carne que está pegada a las vértebras, el nakaochi (carne de la espina), un producto para el consumo inmediato y adecuado como topping para ensaladas, ceviches y tiraditos, así como para hacer hamburguesas o albóndigas.

La carrillera es la parte interna de la cara del atún. Al ser bastante fibrosa queda bien a la plancha previamente cocinada a baja temperatura para que quede tierna. A la brasa resulta deliciosa, pero también se puede enharinar primero y, luego, guisarla o estofarla.

Conocido como entrecot de mar, tenemos la parpatana, esto es el hueso de los laterales del cuello que une la cabeza al tronco del animal. Pieza grande cortada transversalmente, es como una chuleta. A la propia carne del hueso, magra y de un rojo intenso, se le añade una parte de carne de ventresca. Perfecta a la brasa y a la plancha y también se puede cocer, deshilar y cocinar en formato terrina.



### Valor nutricional

Las faceras son unas membranas gelatinosas que están junto y bajo los ojos, se consideran las carrilladas del atún por su similitud a las del cerdo. Destacan por su alto contenido, hasta un 37,30%, en ácidos grasos monoinsaturados y por su elevado valor nutricional. Untuosa y especialmente sabrosa, la facera es un aliado perfecto en los guisos con atún.

De textura muy suave y sabor más potente que el resto de piezas, apuntaba Candel, el sangacho, es la parte del músculo junto a la espina y posee alto contenido en selenio y propiedades antioxidantes. Queda muy bien con una salsa de tomate o de membrillo, encebollado, o en salazón. También se puede preparar con escabeche, marinado, a la plancha, confitado, a la parrilla, estofado y guisado.

### De la médula espinal, el tuétano del atún, surge un líquido gelatinoso de sabor potente a mar para tomar crudo e ideal en tempura o en salsas

Aunque aquí aún es un ingrediente novedoso, el ojo, hace mucho tiempo que los asiáticos lo utilizan en su cocina. De él se aprovecha el tejido muscular y conjuntivo que hay a su alrededor por su alto contenido en colágeno, proteína y ácido fólico, explicaba Candel.

En la zona interna del atún, se encuentra el secreto o paladar, en crudo, puede usarse en nigiris o como carpaccio, siempre cortado muy finamente. También es cocinado a la plancha o en guiso. Y el hígado, con gran sabor, se consume cocinado con diversas fórmulas de gastronomía tradicional.

### Sabores que sorprenden

Conocida como armónica, explicaba Arru, porque recuerda al instrumento musical, esta pieza, localizada dentro de la aleta, tiene la carne veteadada y su sabor recuerda a la ternera. Se puede consumir con el hueso, la forma más tradicional, o en terrina, a la brasa o guisada. "Tiene mucho éxito", aseguró Candel.

Para deshuesarla, precisa una cocción de 15 a 25 minutos en un caldo aromático (con pimienta, laurel, cebolla...) a unos 65 grados, hasta que la espina se suelte con facilidad. Después se compacta la carne en una terrina a la que se pueden aplicar diferentes técnicas culinarias.

El corazón, es una pieza muy valorada por su gran sabor. De sabor intenso, se consume finamente fileteado a la plancha.

También se puede preparar curado en sal, estofado y guisado, siempre con cocciones largas.

Por su composición, tamaño y textura, la oreja resulta muy similar a las partes más gelatinosas del cerdo. Se trata de un ingrediente muy fino, con sabor a mar delicado, que se puede preparar cocido, relleno, a la plancha o en carpaccio.

Esta parte, situada en la zona del opérculo, mide entre 20 y 25 centímetros y se compone de una parte fibrosa y una parte de carne.

Considerados los callos de mar, las tripas, tienen una textura rugosa y corresponden al estómago del animal. Deben lavarse bien y hervirse hasta que queden blandas. Se consumen estofadas con patatas y una buena picada, que puede incluir trozos del corazón.

Para terminar, las huevas pueden tomarse crudas o en salazón, solas como entrante o aperitivo, o bien integradas en otros platos.

Una de los momentos que más llamó la atención fue cuando se cortó la espina cen-

**El corazón, es una pieza muy valorada. De sabor intenso, se consume finamente fileteado a la plancha. Se puede preparar curado en sal, estofado y guisado, siempre con cocciones largas**

tral para conseguir la médula que se encuentra entre sus vértebras. Dentro se haya el líquido sinovial, una especie de gel de textura gelatinosa de sabor muy potente a mar, que muchos de los asistentes quisieron probar en crudo. Ideal en tempura o en salsas, requiere una cocción suave, como máximo escalfado, rebozado o frito.

Así pues, del atún se puede comer casi todo, por algo se dice que es como el cerdo. De un túnido de 200 kilos se sacan unos 80 kilos de carne.

Y además, no se desperdicia nada ya que el resto va para fábricas de harina, pienso de pescados o aceites de pescado

El evento congregó a representantes de la prensa y TV gastronómica y generalista, chefs, gastrónomos, artistas, músicos, actores y personalidades de la sociedad madrileña.

Culminó con una degustación de atún rojo Balfegó preparado por el sushi-man Nicolás Calvo y por diferentes platos elaborados por el chef Pedro Larumbe. 

## Sacrificio sin dolor Balfegó

A diferencia de otros métodos de pesca en los que los atunes sufren y acaban segregando ácido láctico, “aquí el método de sacrificio es individualizado”, contaba a Europa Azul, Susana Candel, responsable de Comunicación del Grupo Balfegó. De hecho, continuaba, “no se saca ningún atún de las instalaciones acuícolas hasta que no se tiene un orden de venta”.

El Grupo Balfegó emplea un sistema patentado para el sacrificio del atún rojo “en el que usamos una lupara, un arpón que nosotros hemos homologado y que tiene un dispositivo con el que los buzos especializados, cuando bajan a la piscina, disparan un tiro certero a la cabeza del atún para que no haya sufrimiento en la muerte, que es instantánea”. Se evita así el estrés al pez y, por

tanto, aumenta la calidad de su carne.

Entonces el atún desciende hasta el final de las redes, a 35 metros de profundidad, y ahí se le practican unas incisiones “para que se desangre con la misma presión del agua porque el tema del sangrado también es importante en cuanto a la calidad y sabor de la carne”, nos explicaba Candel.

Después colocan al atún unas bombas de oxígeno para que suba de modo sencillo y una vez arriba se le ata en la cola para que pueda subir a la cubierta del barco. Y ahí en menos de medio minuto lo evisceran y meten en cámara, y en un máximo de dos horas se van hasta el puerto en L'Ametlla de Mar.

Aquí lo trasladan, manteniendo siempre la cadena de frío, a un camión refrige-

rado y “se coloca en lo horizontal del camión, nunca apilamos los atunes porque eso también repercute en la calidad de la carne. El tema de la excelencia está en todo el proceso, en la cadena de valor empresarial”, anotaba la responsable de Comunicación.

Finalmente, el atún es llevado desde el puerto a la nave de la empresa en L'Ametlla de Mar, que se encuentra a un kilómetro aproximadamente, con lo cual el proceso es tremendamente rápido. “No pasan más de 48 horas hasta que el atún llega al punto más lejano que sería Japón” asegura Candel, y siempre con una carne de calidad excelente y única gracias a su exhaustivo control del sistema de sacrificio y alimentación del animal. 

# Entrega del segundo remolcador multicalado proyectado por CINTRANAVAL en Singapur



**E**l astillero singapurense ASL entrega con éxito el segundo de dos Remolcadores multicalado de altos requerimientos tecnológicos construidos para la National Coal Supply Corp (NCSC) de Israel.

Haciendo un rápido recorrido por los más de 250 remolcadores diseñados por CINTRANAVAL en sus 55 años de experiencia, se aprecia la evolución de estos barcos cada vez más condicionados, no sólo por la mejora del rendimiento, sino por la evolución social en

**Las condiciones de trabajo y de vida a bordo de la tripulación han sido muy tenidas en cuenta a la hora de acometer este diseño**

materia laboral y ecológica que ha tenido lugar en las últimas décadas.

Muy lejos de aquellos remolcadores de propulsión convencional quedan los dos buques de altos requerimientos tecnológicos que CINTRANAVAL ha proyectado en Singapur.

Las condiciones de trabajo y de vida a bordo de la tripulación han sido muy tenidas en cuenta a la hora de acometer este diseño, ya que no solo se cumple con la restrictiva MLC2006 (Maritime Labour Convention, 2006), que ya es un estándar de los proyectos de CINTRANAVAL, sino que se han establecido estrictas restricciones de ruidos y vibraciones en la habilitación.

Esto se ha tenido en cuenta desde la fase inicial del proyecto, cuando se realizó la distribución de los espacios del buque.

Además, el proyecto se ha encajado para poder optimizar las dimensiones y el espacio del buque sin pasar el límite de las 500GT. Por otro lado, el concepto más novedoso en lo concerniente a la operación es que este barco, de 32,5m de eslora y 12m de manga, está especialmente diseñado para trabajar de forma

**El proyecto se ha encajado para poder optimizar las dimensiones y el espacio del buque sin pasar el límite de las 500 GT**

óptima en dos condiciones distintas de calado restringido.

Este "HI-Tech Multi Draft Tug" muestra la importancia de ofrecer un producto personalizado muy bien estudiado desde la fase de anteproyecto.

El diseño de estos barcos es la muestra de que la ingeniería naval española apuesta por la diferenciación trabajando bajo los más altos estándares tecnológicos. CINTRANAVAL se sitúa nuevamente como empresa referente del sector, cuyos proyectos son una clara muestra del estado del arte actual. 

# txikitasunetik handi

Landa eta itsasertz garapena  
Desarrollo rural y litoral



*Euskadi, auzolana, bien común*

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO



# La UE financia la construcción de buques a hidrógeno con el plan Flagships



**E**l proyecto europeo de innovación FLAGSHIPS ha recibido 5 millones de euros de la Unión Europea para construir y poner en marcha dos buques comerciales de celda de combustible de hidrógeno de cero emisiones, uno en Lyon, Francia, y otro en Stavanger, Noruega. En Lyon, el barco de empuje será operado por la Compagnie Fluvial de Transport (CFT) y servirá como buque utilitario en uno de sus ríos más exigentes, el Ródano. En Stavanger, se usará hidrógeno para impulsar un ferry de pasajeros y automóviles operado por Norled como parte de la red de transporte público local.

“FLAGSHIPS es un proyecto clave para demostrar las características superiores de las pilas de combustible de hidrógeno en el sector marítimo: emisiones más bajas de CO2 y contaminantes y una destacada reducción del ruido. El proyecto cooperará con organizaciones relevantes como CESNI, IMO y organismos de certificación para acelerar la introducción del hidrógeno en el sector marítimo tanto para operaciones interiores y costeras como para transporte de carga y pasajeros”, dijo Bart Biebuyck, director ejecutivo de la FCH2 JU.

## Este proyecto de innovación analizará la posibilidad de reemplazar el biodiesel con hidrógeno en uno de los ferris que se construirán para la ruta de Finnøy al noreste de Stavanger

Un transporte ecológico y sostenible es un requisito previo para alcanzar los objetivos nacionales e internacionales de reducción de emisiones. Habiendo cada vez mayor presión para que el transporte marítimo reduzca las emisiones nocivas, las pilas de combustible y el hidrógeno son tecnologías clave para proporcionar una opción de transporte sostenible para la industria del transporte marítimo internacional.

Este proyecto de innovación analizará la posibilidad de reemplazar el biodiesel con hidrógeno en uno de los ferris que se

construirán para la ruta de Finnøy al noreste de Stavanger. La ruta da servicio a varias islas con muchas paradas cortas, lo que dificulta la carga efectiva en tierra requerida para los buques que funcionan con baterías. La intención de Norled es aplicar la tecnología de hidrógeno que está desarrollando la compañía en varios otros proyectos en curso relacionados con el hidrógeno, como la construcción del primer barco del mundo propulsado por hidrógeno líquido para la conexión de Hjelme land en el oeste de Noruega.

El proyecto también incluye la construcción de redes de apoyo europeas que abarquen las cadenas de suministro de hidrógeno, el diseño de buques y las redes de competencia de fabricación, y el apoyo de una experiencia regulatoria amplia.

Los fondos al proyecto FLAGSHIPS se otorgaron a través del programa de Investigación e Innovación de la UE, Horizonte 2020, en el marco de la Iniciativa Conjunta de Pilas de Combustible e Hidrógeno. Además de la financiación del proyecto, los armadores CFT y Norled, así como los socios del consorcio, realizan una importante inversión adicional para construir los barcos. 

# Armón última otro atunero para Albacora

El "Galerna Lau" será entregado al armador en el mes de agosto



El atunero "Galerna Lau", está siendo construido por Armón Gijón

El nuevo atunero que Armón Gijón está construyendo para Albacora entra en la recta final de su producción, tras la puesta a flote y el traslado del pesquero desde el dique seco más pequeño del astillero hasta su dársena de armamento hace justo tres meses, con lo que su entrega está prevista para el mes de agosto. El barco se encuentra en una fase avanzada, con su habilitación interior y pronta entrega al armador.

El nuevo atunero para Albacora, que se va a llamar "Galerna Lau", no es el único pesquero de altura que se está terminando de construir en la dársena de armamento. En la misma ya se está trabajando desde el pasado 9 de octubre en la construcción del buque factoría para el armador islandés HB Grandi. El arrastrero islandés es un barco sensiblemente mayor que el de Albacora. El tamaño del buque factoría es de 4.796 GT de arqueo de registro bruto, mientras que el del "Galerna Lau" es de 3.700 GT.

Los dos pesqueros están en su fase final de construcción. El tercer barco en cartera de Armón Gijón, el ferry rápido de aluminio impulsado a gas natural, que se construirá en la grada del astillero para Baleària, de 12.794 GT, está en sus fases iniciales.

## Características 'galerna lau'

Eslora total: 95,12 metros

Eslora entre perpendiculares. 81,30 metros

Manga de Trazado: 15 metros

Puntal a Cubierta Superior 9, 40 metros

Punta a cubierta principal: 6,40 metros

Calado de Diseño: 6,30 metros

Cubas de Congelación: 22

Tripulación: 36 persons 🌊



# Astilleros Murueta bota el primer remolcador de propulsión dual del Estado

**A**stilleros Murueta bota el primer remolcador a puerto de propulsión dual construido en el Estado. El buque se entregará al armador, Remocadores Ibaizabal, durante los primeros meses de 2020. En sus instalaciones de Erandio, ha tenido lugar la botadura de este buque remolcador de propulsión dual, denominado LNG Ibaizabal Quince, para el armador vasco Ibaizabal.

Se trata del primer remolcador de puerto con propulsión dual que ha sido diseñado íntegramente por Astilleros Murueta con "un gran esfuerzo de ingeniería debido a la novedad del diseño".

Según ha informado Astilleros Murueta, tras la botadura, se continuará con la construcción del barco a flote y el buque se entregará al armador en los primeros meses de 2020.

El pasado año Murueta entregó al armador vasco Itsas Gas Bunker Supply -participado por Remocadores Ibaizabal- la transformación del buque Oizmendi para el suministro de LNG (Gas Natural Licuado).

El buque Ibaizabal Quince es un remolcador de 28 metros de eslora, 12 de manga y un puntal de 4,80 metros que cuenta con un tiro de 57 toneladas y esta propulsado por dos motores Wartsila 9L20DF TIER III, de 1.665 Kwx que pueden utilizar LNG (gas natural licuado como combustible).

Además, cuenta con dos monitores de agua a alta presión para desempeñar labores de lucha contra el fuego.

### Tradición

Astilleros de Murueta es un grupo industrial fundado en 1943 que cuenta con dos astilleros, uno en la Ría de Urdaibai (Murueta) y otro en la Ría de Bilbao (Erandio), que en total dan empleo a



**El pasado año Murueta entregó al armador vasco Itsas Gas Bunker Supply -participado por Remocadores Ibaizabal- la transformación del buque Oizmendi para el suministro de LNG (Gas Natural Licuado)**

más de 500 trabajadores. La carga de trabajo actual de Murueta está formada por seis buques. Junto con el LNG Ibaizabal Quince, el astillero tiene en construcción dos buques, ambos para el armador groenlandés Royal Greenland; un buque de transporte de pescado vivo para el armador noruego Alsaker; y en breve comenzará la construcción de un nuevo buque arrastrero para Ice Trawl Greenland y de un buque atunero congelador para el Grupo Jadran.

Por su parte, la compañía de Remocadores Ibaizabal, S.A. se constituyó el 13 de noviembre de 1906, contando con una pequeña flota de remolcadores y aljibes.

Tras continuas renovaciones y según las necesidades del Puerto, la flota de la compañía está formada por una amplia gama de remolcadores, dedicados no sólo al puerto interior de Bilbao, sino también al puerto petrolero. 

# Echebaster recibe de Astilleros Zamakona el nuevo atunero congelador “Aterpe Alai”

El buque dotado con las últimas tecnologías de pesca, conservación y seguridad, se incorpora a la flota de Echebaster, formada por el “Euskadi Alai”, “Jai Alai”, “Izaro”, “Alakrana” y “Elai Alai”

El “Aterpe Alai” es la construcción nº 745 del Astillero de Santurce y la cuarta que se realiza para Echebaster. El nuevo buque, que incorpora las últimas tecnologías al servicio de la pesca sostenible, realizará sus labores de pesca en el Océano Índico. Ha sido construido según los requerimientos de Echebaster, con superestructura y puente de aluminio y zonas seguras con medios anti-piratería.

Además, con esta nueva construcción, Echebaster se reafirma en su estrategia de excelencia en el tratamiento de sus capturas de túnidos, ya que, además de cubas para almacenar el pescado destinado a la industria conservera tradicional, el buque vuelve a contar con túneles de ultracongelación de atún en seco a  $-60^{\circ}\text{C}$ . Esta innovación permite a Echebaster llegar directamente al consumidor final, a través de su marca Alakrana, con un atún de máxima calidad, de excelente frescura y con bajos niveles de sal, características que superan notablemente las regulaciones sanitarias europeas.



El “Aterpe Alai” dispone asimismo de un novedoso sistema de separación de capturas que devuelve al mar el pescado vivo no objetivo, una exigencia que sitúa a Echebaster como compañía puntera en la realización de una pesca sostenible y de calidad.

Echebaster ha obtenido recientemente la Certificación de MSC (Marine Stewardship Council) para la pesca del atún lista-

do, en aguas del Océano Índico. Se trata de la primera pesquería de túnidos tropicales a nivel mundial con este sistema de pesca, en obtener el reconocimiento que confiere el sello de MSC, máximo organismo independiente que certifica las pesquerías sostenibles y bien gestionadas en todo el mundo. 🌊



## El Salón Náutico de Barcelona tiene ya confirmado el 60% de su espacio expositivo

El Salón Náutico Internacional de Barcelona, que tendrá lugar del 9 al 13 de octubre en el Port Vell, confirmará en su 58ª edición su condición de evento ferial más importante de la náutica española con la presencia de una amplia muestra representativa de todos los segmentos que dan forma a la náutica deportiva y de recreo española. En este sentido, el salón cuenta ya con el 60% de su espacio de superficie de exposición confirmado a falta de seis meses para su celebración.

Organizado por Fira de Barcelona, con la colaboración de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el Salón Náutico Internacional de Barcelona presenta buenas perspectivas y espera ocupar la totalidad del espacio expositivo de los muelles de la Fusta y de España con la participación de más de 275 empresas y más de 700 embarcaciones para superar las cifras de la edición de 2018, una de las mejores de los últimos años. En estos momentos, el resultado en la comercialización de los espacios, en línea con el buen comportamiento del sector, hace que la dirección del salón se muestre optimista.

Y es que, según datos de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), en el periodo comprendido entre enero y abril de 2019, se han matriculado en España un total de 1.600 embarcaciones frente a las 1.480 registradas en el mismo periodo del año pasado, lo que significa un incremento de 8,1%. En términos anuales, en 2018, se matricularon en España 5.545 embarcaciones de recreo, un 3,3% más que en 2017.

“En 2019 el mercado náutico está creciendo casi cinco puntos por encima de lo que lo hizo el año pasado en el mis-

**Tendrá lugar del 9 al 13 de octubre en el Port Vell**



**En 2018, se matricularon en España 5.545 embarcaciones de recreo, un 3,3% más que en 2017**

mo período, son datos esperanzadores que además desvelan que el 76% de las matriculaciones registradas entre enero y abril corresponden a barco destinado a uso privativo”, señala el secretario general de ANEN, Carlos Sanlorenzo.

El presidente del Salón Náutico, Luis Conde, indica que “el salón apuesta por ampliar la familia náutica y llegar a nuevos públicos a través de la innovación



y la sostenibilidad como elementos clave que el sector ha de implementar para aumentar su atractivo”.

Por su parte, el director, Jordi Freixas, destaca que “el salón volverá a mostrar su condición de referente, ofreciendo un amplio programa de actividades para el fomento tanto del negocio como de la práctica de la náutica deportiva”. 🌊

# La pesca esquimal, ¿arte o supervivencia?

*Alberto López  
Echevarrieta*

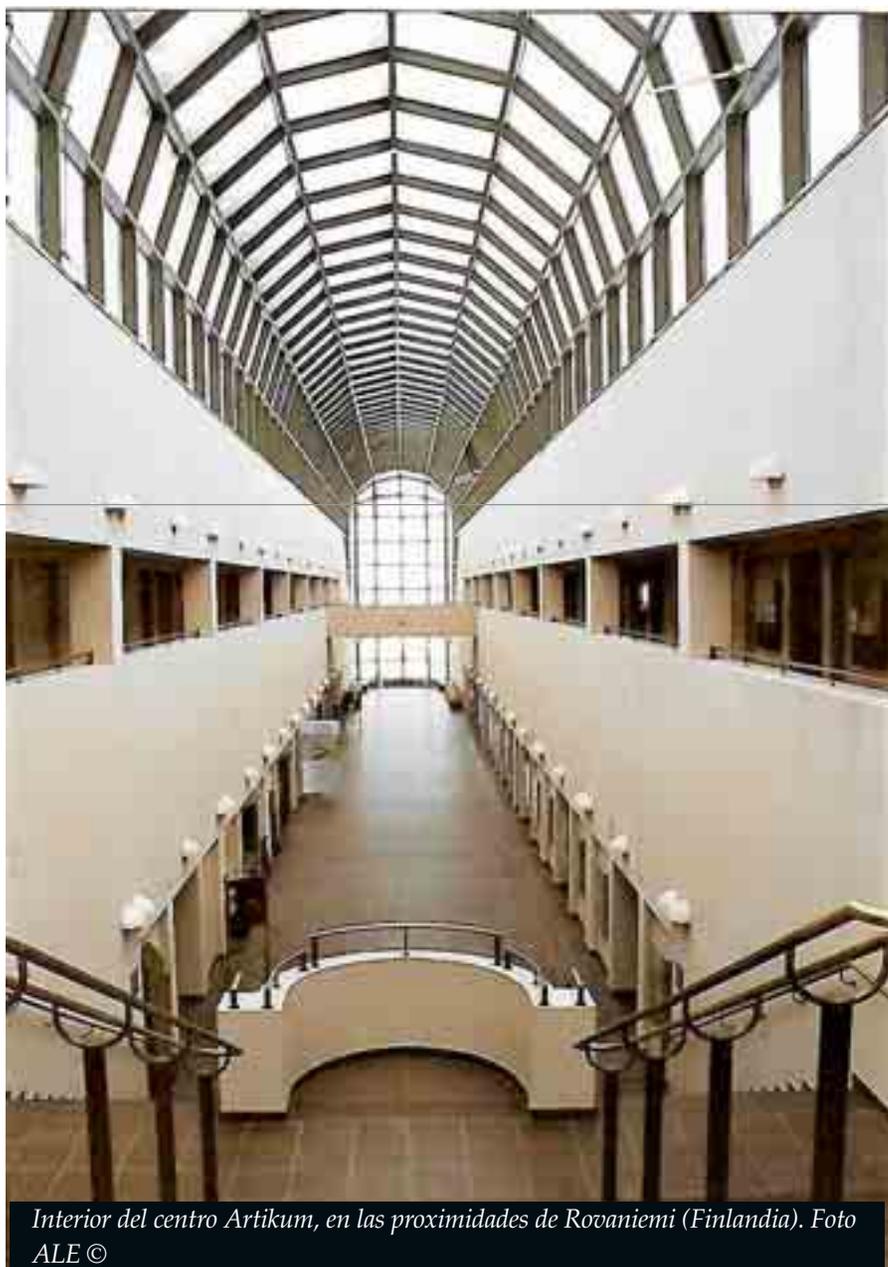
Perdida entre los hielos del casquete polar ártico existe una etnia que nunca ha sido estudiada en profundidad, posiblemente porque sus orígenes se diluyen en un mar tan helado como en el que se desenvuelven. Me refiero a los esquimales o "inuits" como ellos mismos se denominan. Curiosamente, "inuit" significa "hombre", lo que no deja de ser una reminiscencia de machismo primitivo. Su dispersión y ramificación se deben al carácter nómada que siempre han tenido, una actitud, por otra parte, totalmente justificada ya que siempre han vivido a caballo del sustento que podían conseguir principalmente en el mar.

Uno de los centros de investigación más importantes de la cultura esquimal es el centro Artikum dependiente de la Universidad de Laponia, en las afueras de Rovaniemi (Finlandia), ya dentro del Círculo Polar Ártico. La propia estructura arquitectónica del lugar es similar a un iglú: Semisubterráneo y con galerías acristaladas frecuentemente cubiertas por nieve. Alberga el Museo Provincial de Laponia, cuyo contenido representa la historia de los lapones, aunando conceptos como cultura y naturaleza.

Este curioso edificio dispone también de un centro de ciencias donde se dan respuestas a interesantes cuestiones científicas, cual es la influencia del frío y las alternancias de la luz sobre la vida de la persona. A él hemos recurrido para la realización del presente reportaje.

## Vidas entre hielos

Las corrientes migratorias de los esquimales se han desarrollado siempre en tierras costeras de Groenlandia, Canadá y Alaska, en América del Norte; en la zona Norte de Noruega, Suecia, Finlandia y Rusia -los lapones, sus primos-hermanos-; y finalmente en el septentrión de Siberia. Sin embargo, tanto las características raciales como costumbristas tienen una muy estrecha relación entre todos ellos. Sin entrar en otros detalles de su forma de vida -unos en iglús, otros en "kottas"-, estos vecinos del Norte se han ido acomodando a través de



*Interior del centro Artikum, en las proximidades de Rovaniemi (Finlandia). Foto ALE ©*

## El esquimal sigue buscando a la foca con los métodos más primitivos

los siglos al bioclima polar y a la tundra, sobreviviendo de los animales que eran capaces de vivir allí. Unos se dedican a la caza y otros a la pesca, diferenciando sus maneras de vivir y formando diversos grupos humanos.

Durante milenios se han organizado en clanes o grupos, formados por varias familias, que se mueven de un asentamiento a otro, según las estaciones. En la primavera y verano

## Una cuestión de supervivencia que el hombre blanco está complicando

pescan en los ríos, en otoño recogen frutos silvestres y conducían a los renos hacia sus trampas, y finalmente en invierno montan sus tiendas en la costa para dedicarse de lleno a la pesca de ballenas y focas.

### Las artes de pesca

Como ningún otra etnia, los esquimales saben vivir bajo la nieve a temperaturas extremas. Milenios de supervivencia en estas hostiles condiciones han hecho de ellos un pueblo fuerte, conocedor de la naturaleza y respetuoso al límite con ella, a pesar de que la pesca de la foca y la ballena entra dentro de sus ejercicios de supervivencia. Hoy es el día en que este pueblo lamenta el hecho de que las ballenas sean escasas, posiblemente debido a que el "hombre civilizado", como lo llaman con cierta mala leche, haya llegado a matar mil ejemplares de estos cetáceos al año sólo en Groenlandia. De ellos, los esquimales sólo se benefician con sus esqueletos con los que construyen sus casas cónicas cubriéndolas de pieles o barro.

En sus faenas pesqueras, los nativos suelen utilizar aún hoy un sistema de varios anzuelos con carnazas que poco a poco ha ido cambiando con el paso de los siglos. Los sumergen y al día siguiente regresan para buscar sus presas y cambiar los cebos. Cuando el hielo cubre la superficie de las aguas, practican un agujero en el suelo y pescan a través de él.

Los arpones que usan constan de una especie de cuerno de madera y una pieza de marfil dotada de una punta móvil de pizarra o de hielo con espolón o con los dientes de sujeción laterales, que, una vez alcanzada la presa, se separan y quedan alojados en la víctima. Un largo cable de retención enlaza la cabeza del arpón con el asta y termina en un rollo que el ca-

## Es necesario taladrar el hielo para poder pescar a través del agujero.



*Iglú de los inuits.*

zador sostiene en la mano. La presa alcanzada huye, arrastrando consigo la punta del arpón y el cable, mientras que el cuerno y la pieza de marfil quedan flotando. El cazador desenrolla el cable y sigue a la víctima a bordo de su "kayak", la canoa monoplaça, o bien ata el extremo de aquél a un flotador de piel hinchada y deja que el animal herido lo arrastre hasta el límite de sus fuerzas.

### Cazando focas

Para cazar focas utilizan un sistema realmente ingenioso: Acercan sus botes a los témpanos donde retozan estos mamíferos carnívoros y les lanzan sus picas lo más cerca posible, cuidando de no herirlas. Simple-

mente asustándolas. Los animales se lanzan al agua de forma atropellada y sin preocuparse de guardar el aire adecuado en sus pulmones. Cuando salen rápidamente a respirar, el esquimal, con certera puntería, cobra pieza.

Hay veces que los hielos les impiden acercarse en bote. Los cazadores en ese caso se pasan horas esperando, con su atinada mirada puesta en el horizonte helado. Uno de los trucos más empleados es el del silbido: Lanzan un profundo silbido que rompe el silencio de los témpanos. El sonido es tan particular en el entorno que, a veces, las focas se asoman movidas por una curiosidad natural que, en la mayor parte de las ocasiones, les cuesta la vida.



*Para pescar primero hay que taladrar el hielo de los lagos.*

Otras veces, para vencer la desconfianza de estos mamíferos, los esquimales imitan el ruido de las aletas sobre el hielo con un rascador, antes de apostarse inmóviles cerca del orificio de respiración ocultos por una capa de nieve. Cuando los animales permanecen en las orillas del hielo, los cazadores se acercan furtivamente en trineo, escondiéndose tras una especie de pantalla blanca. Las focas alcanzadas por los arpones se rematan después con lanzas.

Unicamente en invierno —con las aguas congeladas—, aparece sobre el ártico la figura del trineo de perros “huskies” para viajes cortos y para el transporte de productos.

## La crisis en el Artico

Cuando se inicia el deshielo, hacia el mes de mayo, abunda la caza marítima, incluso pequeños y grandes cetáceos, como el delfín, el narval, la ballena franca y el cachalote. La pesca del salmón se inicia cuando descienden por las aguas fluviales hacia el mar, mientras las mujeres recogen moluscos, crustáceos, yerbas y gusanos comestibles.



*Barco pesquero utilizado por los inuits en travesías largas.*

# NABERAN

Somos tu aliado en la mar

INGENIERÍA, EXPERIENCIA Y MAESTRÍA  
PARA UNA PESCA RESPONSABLE.

**NABERAN SARTAK S.L.**  
Mutikoko Industrialdor 13  
20830 Mutriku - Gipuzkoa  
+34 943 195 122 | naberan@naberan.com

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

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



La pesca con jabalina es uno de los procedimientos más antiguos



Un esquimal afilando su cuchillo de caza o pesca

## Aún utilizan la pesca (o caza) con jabalina

Sin embargo, la pesca, que antiguamente representaba una de las principales actividades de los esquimales, está perdiendo su importancia por la reducción de las especies animales y la disminución de la demanda de productos como las pieles, la carne y las grasas, en relación con las transformaciones del sistema de vida.

Cuando las expediciones llegan a puerto tras una jornada de trabajo colectivo, se procede al reparto de presas y a la consiguiente celebración. Curioso, pero descongelan sus manos sumergiéndolas en agua helada. En ese momento acusan un notable aumento de flojo sanguíneo.

## Sabor no aconsejable

La práctica totalidad del producto que consiguen los pescadores y cazadores de la forma descrita llega a pequeños puertos donde se vende a multinacionales. El resto queda para consumo propio. No es que la gastronomía esquimal sea muy apreciada ni tan sólo apreciada, pero hay un plato del que están orgullosos: una especie de cazuela de carne de foca. Y ustedes se pueden preguntar: ¿A qué sabe? Hay quien la definió como filete de caballo con esencia de merluza descompuesta. Saquen conclusiones.

Estos hombres del hielo deben tener una dentadura a prueba de todo, porque comen carne de foca cruda a pesar de su dureza. Esas proteínas les sirven para fortalecer sus pequeños cuerpos con la musculatura que precisan para sus prácticas de caza y pesca. En puerto seco han quedado las "kayaks", las em-

barcaciones con las que recorrían mares helados en pos incluso de ballenas. El silencio natural de los océanos nórdicos es roto ahora por botes a motor. Y es que la cultura aborigen de estas etnias avanza rápidamente hacia el eclipse.

Con la llegada de nuestra civilización a estos parajes, la cultura esquimal se ha ido transformando y empobreciendo gradualmente. Las constantes penurias, la matanza exhaustiva de las ballenas y de otros animales árticos con armas de fuego perfeccionadas, los cada día más frecuentes contactos con los balleneros blancos y las expediciones de caza, han

## Sus sistemas de anzuelos son arcaicos, pero efectivos



Fotograma de la película "Nanuk, el esquimal", obra maestra documental en torno a la vida de los esquimales.



La primitiva vida de los esquimales frente al mundo industrializado de hoy



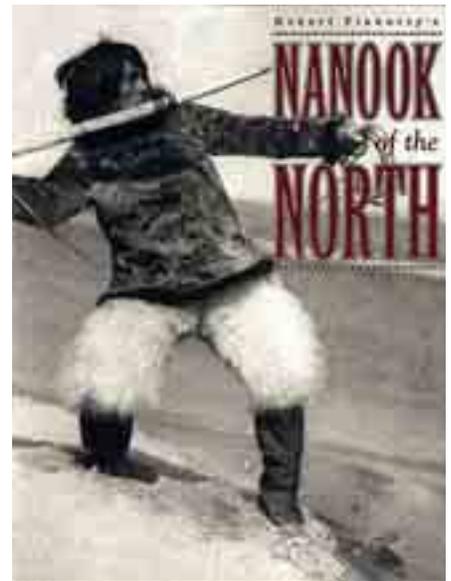
Certificado del pase al Círculo Polar Ártico del autor del reportaje

## La esquimal, una etnia en extinción

transformado profundamente sus condiciones de vida acelerando su progresiva desaparición.

### ¿Y si no hay pan ni cordero?

Termino con una anécdota histórica: Un misionero, Hans Egede, modificó los rezos en su intento de cristianizar tierras del extremo norte adecuándolos a las costumbres de los nativos. Con todo respeto decía: "Foca de Dios, perdona los pecados del mundo...". Y es que los esquimales no conocían el cordero ni el pan. De ahí que en otro pasaje señalara: "Jesús, dadnos la carne nuestra de todos los días". A lo que los aborígenes contestaban: "Así sea". 🌊



Cartel original de la famosa película de Flaherty "Nanuk, el esquimal".

**ZAMAKONA**  
YARDS

NUEVOS ESTÁNDARES  
TECNOLÓGICOS



**IZARO**  
Tuna freezer vessel  
ECHEBASTAR GROUP

# Imitando a Elcano antes de los 70: Parada en Sydney

Que a Magallanes no le hiciesen caso los mandamases de Portugal en 1519 fue la razón inicial para que la circunnavegación del planeta pudiese llevarse a cabo. El navegante acudió entonces a España y fue Carlos I el que creyendo en su proyecto le dio carta blanca para su expedición y con cinco naves, saliendo de Sanlúcar de Barrameda, consiguió pasar del océano Atlántico al océano Pacífico descubriendo el paso que hoy lleva su nombre ; el estrecho de Magallanes al sur del continente americano.

*Texto y fotos:*

*Julio Ruiz de Velasco Tissier*

La muerte violenta del portugués en Filipinas (isla de Mactán), obligaron a Elcano a coger el mando de la expedición llegando a España tres años más tarde, después de penurias y con tan solo dieciocho hombres de los doscientos y pico que salieron, en la única embarcación que llegó, la nao Victoria.

### Y de esto 500 años.

En esa época Australia no “existía”. Estaba fuera del alcance de todas las rutas y los pocos que llegaron hasta ella, James Cook en 1770, la consideraron territorio inhóspito e inhabitable, aunque si desembarcó y permaneció en ella algún tiempo. ¿Pero para que colonizarla? Para el recuerdo



queda la frase que se hizo célebre y que transmitió a Europa... “...existen unos cerros con cara de perro que saltan”. Entra-

ron por el gran puerto natural de lo que hoy es Sidney, situada en el sureste del país y fue allí donde comenzó el asentamiento de la primera colonia británica. Unos años más tarde, en 1788, fue fundada por el Almirante Arthur Phillip cuando llegó con los primeros ingleses, convictos y gentes de no demasiado buen vivir y que los “llevaban” lo más lejos posible. Posteriormente entre 1830 y 1850 empiezan a llegar los primeros inmigrantes y comenzaron a construir poco a poco la ciudad.

### Segunda escala: SIDNEY

Abandono Singapur por el espectacular y alucinante aeropuerto de Changi y en ocho horas de vuelo pongo mi cuerpo en Sidney.

Aunque no es la capital de Australia, esta es Camberra, si es la ciudad más importante y poblada de todo el continente (4,5 millones de habitantes) y bautizada como capital del estado Nueva Gales del Sur. Todo en ella tiene connotaciones inglesas,



*Entre La Ópera y The Rocks los barcos acceden a Circular Quay*



*Billete de 5 \$ AUD = 3,15 euros*

incluso en el papel moneda, dólar australiano AUD, en el que en algún billete aún sigue estando presente Isabel II, Reina de Inglaterra. El cambio con el euro = 1,58 dólares o lo que es lo mismo 1 dólar = 0,63 euros.

Incluso los edificios que hicieron los que allí llegaron tenían líneas anglosajonas. Pero gentes de otros países también fueron llegando; italianos, en la industria del azúcar, catalanes y vascos como cortadores de la caña. Estos últimos adquirieron gran reputación por su honestidad, fuer-

za y resistencia. Los Badiola y Mendiola fueron los pioneros. Llegaron en barcos, procedentes en su mayoría de Lekeitio (Bizkaia) y en la década de los 60 ya eran cerca de dos mil los asentados. Fundaron la sociedad vasca GureTxoko adquiriendo un local en la zona alta de Sidney (c/ Liverpool, 144) inaugurado el día de San Ignacio de Loiola, patrón de Gipuzkoa y Bizkaia, en 1966 y que aún siguen utilizando para reunirse en las fiestas señaladas o simplemente para comer y echar unas cartas. Incluso dispone de un pequeño frontón de cuatro números adosado a la casa.

## Circular Quay y The Rocks

En Sidney todo discurre alrededor del agua. Una central marítima Circular Quay, que está en continuo ajeteo. De aquí salen todos los ferrys a las islas urbanizadas y a otras zonas de la ciudad. No pasan ni cinco minutos sin que atraque y desatraque un barco. Hay espacio incluso para tra-



*Edificio del Gure txoko desde 1966*



*Circular Quay*

## Viajes Marítimos

atlánticos que no está en puerto mas de diez horas, las suficientes para que su pasaje pueda conocer la ciudad. Pero además de los ferrys otro medio de transporte y ocio son los taxis acuáticos muy populares en la bahía. Y es que Sidney recibe millones de visitantes al año. Colindante con Circular Quay se encuentra el barrio TheRocks que aún conserva las edificaciones del siglo pasado y donde el ambiente portuario aún se respira. Aquí llegaron los primeros moradores forzosos en once naves y aquí se fueron asentando. Casas de dos alturas y antiguos pabellones de descarga de mercancías acogen ahora a restaurantes y galerías de arte. Zona tranquila que se vuelve juvenil y de ambiente de copas a partir del atardecer. Sobre este trozo de tierra se asienta el primer pilar de apoyo del puente llamado "El Perchero", el Harbour Bridge, construcción emblemática que junto con la Ópera es imagen e icono de la ciudad. Ocho carriles para la circulación aunque "ayudado" por un túnel subterráneo que cruza la bahía.

### La Ópera.

La construcción del edificio de La Ópera se encargó al danés Jorn Utzon en 1957 y tardó 16 años en acabarse con un costo total que se disparó desde los 7 millones de dólares iniciales hasta los 102. Utzon, entonces con 40 años, renunció al proyecto presionado por las autoridades debido a demoras y sobrecostos y fue un grupo de arquitectos locales designados por el gobierno australiano quién finalizó la obra en 1963. Se tuvieron que hacer cuestionamientos populares para poderla finalizar siendo hoy orgullo y emblema de la ciudad y el continente. El edificio es singular como ninguno y está construido con unas "conchas de hormigón" que asemejan a las velas de un barco, otra vez el mar presente, creadas a partir de las secciones de una esfera. Interiormente dispone de dos auditorios que están recubiertos con madera de boj y abedul australiana disponiendo también de tres teatros, bibliotecas, varias salas de cine y media docena de restaurantes. Exteriormente el edificio está recubierto con mas de un millón de azulejos de cerámica de dos tonalidades que siempre se mantienen limpios gracias a la lluvia cuando cae.

Otra zona muy concurrida de Sidney saliendo de Circular Quay y navegando siempre a babor nos encontramos con Barangaroo a la entrada del Darling Harbour.



*Taxi en Darling Harbour*

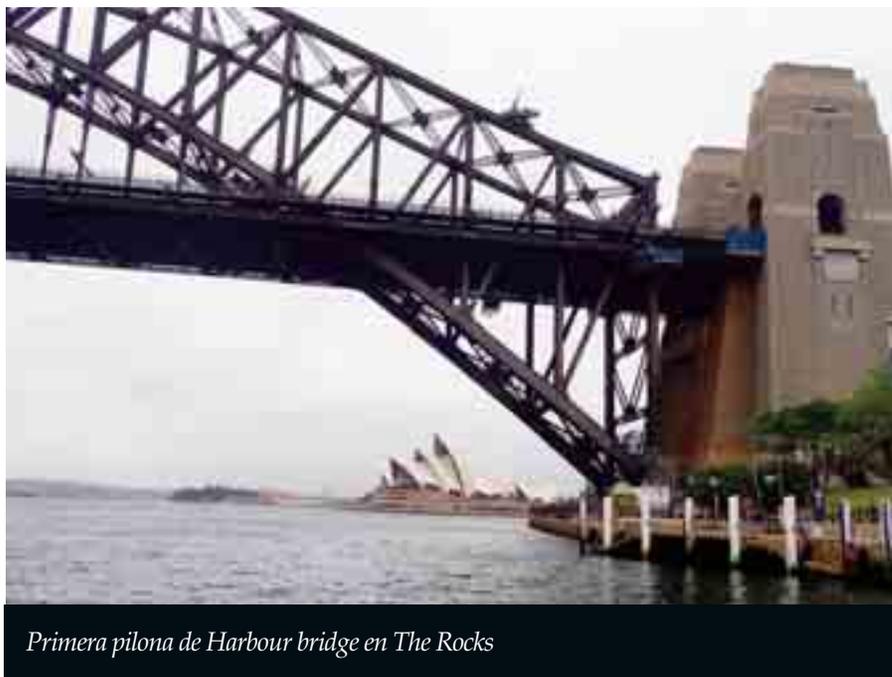
Los restaurantes se suceden uno tras otro en los muelles que rodean la dársena final del puerto y donde se está llevando a cabo el proyecto edificativo mas importante de los últimos veinte años en Sidney. Habrá que volver antes de cumplir los 80 para ver el resultado. En esta zona se encuentra el Museo Marítimo custodiado en su entrada con dos enormes anclas de hierro y madera y con varios barcos emblemáticos fondeados en sus muelles. Su acceso es muy sencillo ya que está conectado directamente con el centro de la ciudad mediante un puente, el Pyrmont, tan emble-

mático y antiguo como el Harbour descrito anteriormente.

Y seguimos utilizando el agua como vía de transporte.

### Manly

Aunque la playa de Bondy es la mas famosa de la ciudad, es Manly, en la península del mismo nombre y en la entrada de la bahía de Sidney, donde está situada la playa de los surfistas sidneyenses. Su nombre proviene de "manly" que significa "viril" y se lo puso el fundador de Sidney, Arthur



*Primera pizona de Harbour bridge en The Rocks*



*Mas de un millón de losetas de cerámica recubren La Ópera*

Phillip asombrado de la virilidad de los aborígenes que allí vivían cuando llegó. A 40 minutos en ferry desde Circular Quay y con redes para protegerse de los tiburones. Casi dos kms de frente de playa con palmeras y un gran paseo . Manly es una zona residencial y de descanso bullicioso. Una calle principal con comercios a ambos lados y edificios coloniales que mantienen el encanto de antaño. En el trayecto del ferry entre Circular Quay y Manly son continuos

y un espectáculo los cruces con veleros de todas las esloras. Desde un bote de 6 m, aparejado con tres velas y siete tripulantes hasta los prototipos que “vuelan” con tan solo los patines en el agua. Todos tienen tiempo para un saludo cordial y es que la espontaneidad está siempre incluida en estas gentes de mar. Los había visto en TV pero en directo es como cruzarse con un avión en vuelo. Casi no te da tiempo a disfrutar de ello.

De regreso a Sidney una cena en cualquier restaurante en The Rocks sin grandes pretensiones, pero con la bebida, cerveza o copa de vino que no bajará de los 9 \$ unidad puede ser un buen fin de trayecto para cuatro días de estancia.

Y una última curiosidad antes de dejar Australia. Los ciervos con cara de perro que saltan, léase canguros, que transmitió James Cook, triplican a las personas que allí habitan. 🌊



*Entrada al Museo marítimo*



*Vela ligera en la bahía*

# La energía eólica marina se concentra en el mercado europeo

La energía eólica marina a día de hoy se concentra básicamente en el mercado europeo, y los datos son abrumadores. Según el último informe de WindEurope, *Offshore Wind Europe*, en Europa se conectó a la red una capacidad récord de 3.148 MW de eólica offshore, lo que representa dos veces más que en 2016 y un 13% más que en 2015, el anterior año récord en nuevas instalaciones. A nivel global, la capacidad de nueva energía eólica marina alcanzó una cifra igualmente récord de 4.331 MW en nueve mercados durante 2017, según GWEC. Esto representa un aumento del 95% sobre las cifras de 2016. En general, ahora hay 18.814 MW de capacidad eólica marina instalada en 17 mercados de todo el mundo.

A fines de 2017, casi el 84% (15.780 MW) de todas las instalaciones de eólica marina se encontraban en las aguas de la costa de once países europeos. El 16% restante se encuentra principalmente en China, seguido de Vietnam, Japón, Corea del Sur, Estados Unidos y Taiwán.

Volviendo al Viejo continente, entre las dos primeras grandes compañías líderes del sector se encuentra la española Iberdrola. La danesa Ørsted se sitúa en el primer puesto del podium, con el 19% de los parques, seguido de Iberdrola con el 11%. Les siguen Macquarie Capital (10%), Northland Power (9%) y Statoil (5%) que completan los Top Five de nueva capacidad adicional. Todos ellos juntos representan el 54% de los nuevos parques.

En total son 560 nuevas turbinas eólicas marinas en 13 parques eólicos. Ahora, Europa tiene una capacidad eólica marina total instalada de 15.780 MW, es decir, 4.149 aerogeneradores conectados a la red en 11 países, y otros seis parques ya tienen la autorización para ponerse en marcha en los próximos años, lo que suponen 1.927 MW más, 82 turbinas en seis parques eólicos marinos. Se espera que en 2020, en Europa se alcancen los 25 GW de eólica offshore instalada.

También 2017 es también el año de la irrupción de una nueva tecnología que promete abrir nuevos mercados hasta ahora complicados para el sector: la eólica marina flotante. En las aguas del Mar del Norte de Escocia se puso en marcha Hywind Scotland, el primer parque eólico marítimo del mundo capaz de flotar, construido por la empresa pública noruega de petróleo Statoil en colaboración con la firma de energías renovables de Emiratos Árabes Masdar.



parque eólico marino de London Array, en Reino Unido

Y es que Reino Unido está siendo pionero en la construcción de nuevos parques eólicos. Tanto es así que el 53% de toda la capacidad nueva (1,7 GW) se ha construido en aguas británicas. Le sigue de cerca Alemania con el 40% de la capacidad total europea (1,3 GW), gracias en gran medida a los parques Veja Mate (400 MW) y Wikingen (350 MW). Ya muy por debajo está Bélgica, con el 5%, Finlandia, con el primer parque eólico diseñado específicamente para las condiciones heladas, el Pori Tahkuoloto 2, y Dinamarca, lo que demuestra que esta tecnología está tan concentrada en solo unos pocos países, que suman más del 98% de la capacidad total.

Otros países europeos también han querido participar de esta carrera tecnológica, como Francia, que instaló el demostrador Floatgen, con el que se ha visto la viabilidad de la tecnología offshore flotante en aguas profundas por primera vez en zonas marítimas del sur de Europa.

### Fabricantes de turbinas

El informe también señala cuáles son los fabricantes preferidos por los desarrolladores eólicos. Siemens Gamesa Renewable Energy representó el 51,3% de la nueva capacidad y

MHI Vestas Ofshore Wind el 24,7%. En 2017, otros fabricantes instalaron nuevas turbinas eólicas pero la hispano-germana y la danesa representaron más del 75% de la capacidad total instalada. El abanico de turbinas empleado fue muy amplio, desde los 2 MW hasta los 8 MW.

Después de un breve estancamiento, la eólica marina está lista para seguir batiendo récords en los próximos años. Según reconoció Giles Dickson, CEO de WindEurope, "que en un año haya aumentado la potencia instalada un 25% es espectacular. La eólica marina ahora es una parte muy importante del sistema energético europeo. Y como los costes han caído rápidamente, invertir en esta tecnología hoy en día no cuesta más que en la generación de energía convencional. Simplemente demuestra que Europa está lista para adoptar un objetivo de energías renovables mucho más alto para 2030. El 35% es fácilmente alcanzable, más aún si contamos con que los parques eólicos marinos flotantes también están ya listos para funcionar".

Los vientos favorables para esta tecnología se mantienen durante 2018. De hecho la semana pasada Ørsted inauguraba Walney Extension en el Mar de Irlanda, frente a las costas de Inglaterra. Un parque con una capacidad de 659 MW que le acreditan, a día de hoy, como el mayor parque eólico marino del mundo. Con la inauguración oficial de Wal-

ney Extension, más la incorporación de los británicos Race Bank (2018) y Dudgeon (2017) y el parque alemán Veja Mate (2017), la clasificación de los 10 mayores parques eólicos marinos del mundo da un vuelco importante. Gran Bretaña domina la clasificación al incorporar tres nuevos parques y copiar seis puestos del Top 10 (en realidad 12, ya que en la décima posición figuran tres parques con 400 ME de capacidad cada uno). Alemania le sigue con cuatro parques y la lista la completan Holanda y Dinamarca, con un parque cada uno. La clasificación de los 10 mayores parques eólicos marinos del mundo queda como sigue:

## 1 Walney Extension. 659 MW. Reino Unido

Panorámica aérea del parque eólico Walney Extension, en el Reino Unido.

Las costas de Cumbria (noroeste de Inglaterra, Reino Unido) acogen desde este jueves 6 de septiembre, fecha de su entrada en funcionamiento oficial, el parque eólico marino más potente del mundo: Walney Extension, de 659 MW de potencia instalada. El parque es propiedad de la multinacional energética de origen danés Ørsted (anteriormente Dong Energy) y cuenta en la actualidad con 87 turbinas, 40 de 8,25 megavatios (MW) de potencia de MHI-Vestas -las más modernas y po-

tentes del sector- y 47 de 7 MW de potencia de Siemens Gamesa.

## 2. London Array. 630 MW. Reino Unido

El parque London Array tiene una potencia instalada de 630 MW y ha sido el mayor parque eólico marino operativo y el sexto mayor parque eólico del mundo en términos generales hasta la semana pasada. El parque está situado en el perímetro exterior del estuario del Támesis, en Reino Unido, a unos 20 kilómetros frente a las costas de Essex. Desarrollado por un consorcio formado por Masdar, E.ON y DONG Energy (ahora Ørsted), el parque dispone de un área de aproximadamente 100 km<sup>2</sup> en el que se han desplegado más de 450 km de cables submarinos.

## 3. Gemini Wind Farm. 600 MW. Holanda

Desde principios de mayo de 2017 Holanda cuenta en sus aguas del Mar del Norte con parque Gemini, un parque eólico marino de 600 megavatios de capacidad que se encuentra a 85 kilómetros de la costa holandesa al norte de Groningen. Comenzó a construirse en 2015, es operativo desde finales de abril, aunque su inauguración oficial fue el pasado 8 de mayo.



[www.katiak.com](http://www.katiak.com)

**PIES DE GALLO**



**THIELE®**

**CADENAS PARA LA PESCA**

[www.thiele.de](http://www.thiele.de)



## 4. Gode Wind 1 y 2. 582 MW.

### Alemania

Gode Wind 1, 2 y 3 son parques eólicos marinos situados al noroeste de Norderney en el sector alemán del Mar del Norte. Son propiedad de Ørsted. Las fases 1 y 2 de Gode Wind están operativos, mientras que Gode Wind 3 se está construyendo todavía.

## 5. Gwynt y Môr. 576 MW.

### Reino Unido

El parque eólico de Gwynt y Môr, localizado a más de 12 km de la bahía de Liverpool, fue inaugurado por el Primer Ministro de Gales, Carwyn Jones el pasado verano. Con una capacidad instalada de 576 megavatios (MW), Gwynt y Môr es el segundo parque eólico marino más grande del mundo. En total, 160 turbinas producirán la suficiente energía para abastecer de electricidad renovable a más de 400.000 hogares cada año. La inauguración del parque eólico, en el que se han invertido más de 2.800 millones de euros, ha supuesto un importante reto para el grupo energético alemán RWE (propietario del 60% del parque) junto a sus socios, Siemens, compañía global líder en tecnología (10%), y la empresa municipal de Munich, Stadtwerke (30%).

## 6. Race Bank. 573 MW.

### Reino Unido

El parque eólico Race Bank está ubicado a 16,8 millas de Blakeney Point, en la costa norte de Norfolk, y a 17,4 millas de la costa de Lincolnshire, en Chapel St Leonards. El parque es propiedad de Ørsted y Macquarie, con el 50% del capital cada una. El parque eólico está dotado de 91 aerogeneradores Siemens de 6 MW con características de mejora del rendimiento que le dotan de una capacidad de 573 MW con la que producirá electricidad suficiente para alimentar a más de 400.000 hogares británicos cada año.

## 7. Greater Gabbard. 504 MW.

### Reino Unido

El parque eólico marino Greater Gabbard cuenta con una potencia instalada de 504 MW y está situado a 25 kilómetros de la costa de Suffolk, en el Mar del Norte, Reino Unido. El parque es propiedad conjunta de Scottish & Southern Energy (SSE) y RWE, proyecto que fue originalmente impulsado por una empresa conjunta formada por Airtricity y Flour.



## 8. Dudgeon. 402 MW.

### Reino Unido

Dudgeon Offshore Wind Farm es un parque eólico marino a 32 km al norte de Cromer, frente a la costa de Norfolk, en el Mar del Norte, Inglaterra. Es propiedad de Dudgeon Offshore Wind Limited (DOW), una filial de Statoil, Masdar y Statkraft. El sitio es un área relativamente plana de fondo marino entre los bancos de arena Cromer Knoll e Inner Cromer Knoll y es uno de los sitios mar adentro más alejados del Reino Unido.

## 9. Veja Mate. 402 MW.

### Alemania

El parque eólico marino Veja Mate tiene una capacidad de 402 MW y está ubicado en la ensenada alemana del Mar del Norte, a unos 95 km al noroeste de Borkum. El parque eólico está dotado con 67 turbinas Siemens Wind Power SWT-6.0-154, cada una con una capacidad de 6 MW.

## 10. Anholt. 400 MW.

### Dinamarca

El parque eólico marino Anholt cuenta con una potencia instalada de 400 MW es actualmente el cuarto mayor del mundo –empatado con los parques BARD Offshore 1 y Global Tech I– y el más grande de Dinamarca, inaugurado oficialmente en septiembre de 2013. La em-

presa danesa Ørsted es la principal propietaria del proyecto eólico junto a Pension Danmark y PKA, siendo esta primera la encargada de operar las instalaciones.

## 11. BARD Offshore 1. 400 MW. Alemania

Bard Offshore 1, ubicado a 100 kilómetros al noroeste de la isla de Borkum en el Mar del Norte, cuenta con una potencia instalada de 400 MW y cubre un área de 60 km<sup>2</sup> con 80 turbinas de 5 MW cada una. El parque eólico fue llevado a cabo por Bard Engineering, instalando la última turbina a finales de julio de 2013 que marcó la finalización de la construcción y su correspondiente inauguración oficial al mes siguiente.

## 12. Global Tech 1. 400 MW. Alemania

Global Tech I (GTI) es un parque eólico marino de 400 MW construido en el Mar del Norte en Alemania, situado en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) a 180 kilómetros de distancia de Bremerhaven Emden al noroeste del país. El parque, con una inversión total estimada de 1,6 mil millones de euros, es propiedad conjunta de HEAG Sudhessische Energy (24,9%), Nordererland Projekt (10,05%), Stadtwerke München (24,9%), Esportes Offshore Beteiligungs (10%), EGL Renewable Luxembourg Axpo (24,1%) y Windreich (16,05%).



**SHIPYARD & MAIN OFFICES**

Avenida Ourense s/n (Zona Portuaria)  
C.P.: 30100 - MARIN - PONTEVEDRA - SPAIN  
Tel: + 34 986 86 136 (L2) - Fax: + 34 986 63 81 25  
www.nodosa.com / info@nodosa.com



**nodosa**  
shipyard 

Shipbuilding & Shiprepair

**DEEPLY COMMITTED TO EVERY PROJECT**

Comprometido con cada proyecto



Fondo Europeo de  
Desarrollo Regional  
"Unha maneira de facer Europa"



PROXECTO COFINANCIADO POR IGAPE, XUNTA DE GALICIA E FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL DO PROGRAMA OPERATIVO 2014-2020

www.nodosa.com

Comprometidos contigo. Juntos avanzamos.

# Nuestro Norte Eres Tú

5  
aniversario  
**NAUTICAL**

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

