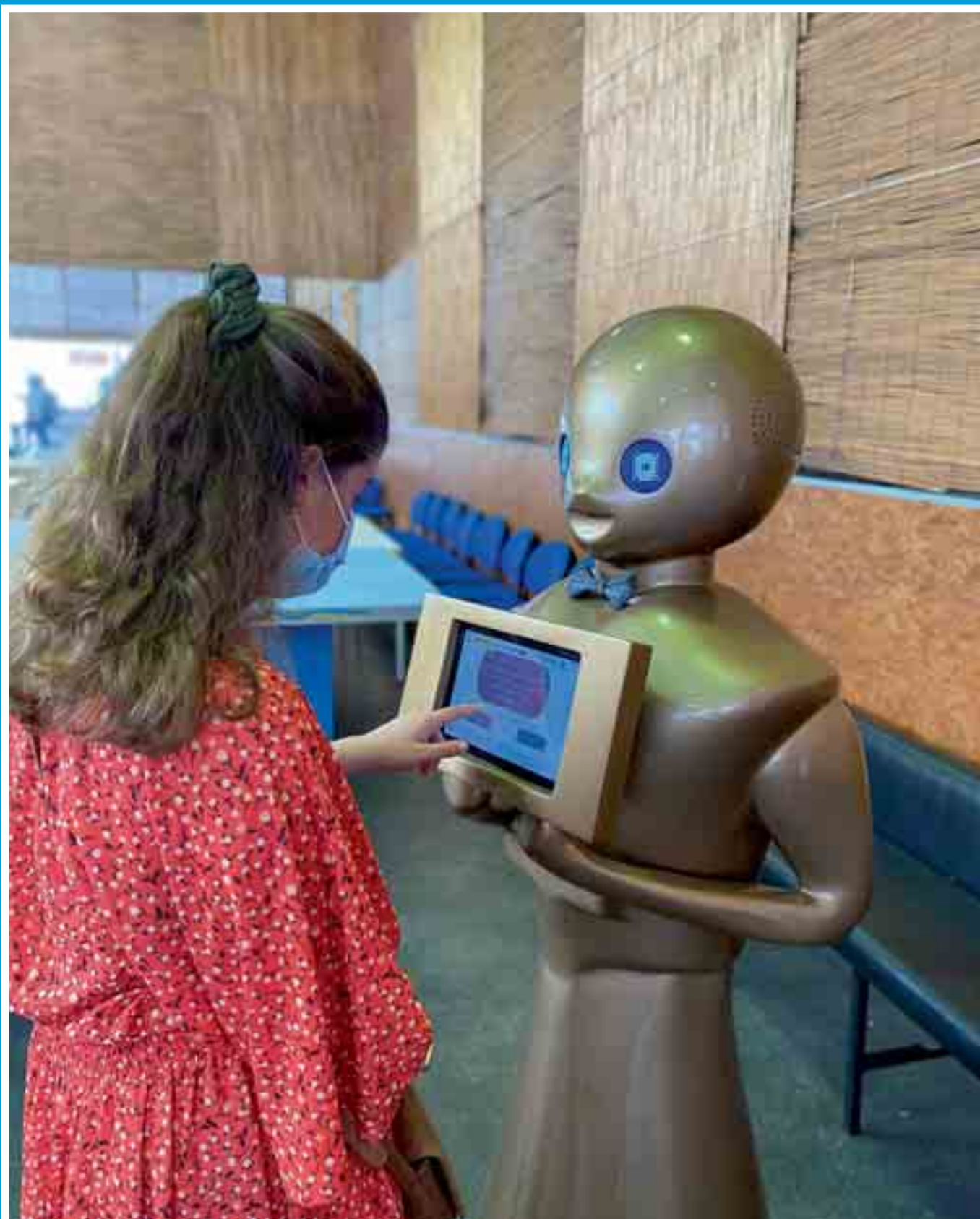


Europa Azul

Revista de la Mar

Enero-Febrero

N.º 181 • 2021



“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

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



Alberto Echaluze

La comunicación, algo más que esencial en la pesca

Los armadores europeos cambiarán de narrativa para fijar un rumbo firme para convertir a la UE en el primer continente climáticamente neutro en 2050. La contaminación cero, la preservación de la biodiversidad y los sistemas alimentarios sanos y respetuosos con el medio ambiente son algunas de las prioridades que influirán en todas las políticas de la UE en los próximos años. Por estos motivos, la industria pesquera europea ha tomado una posición de vanguardia, confirmando una notable reducción de sus emisiones de gases de efecto invernadero en los últimos 30 años, al tiempo que produce la proteína única nuestra dieta. De ahí que está claro que la comunicación se ha convertido en algo más que esencial y es momento que ocurra desde el máximo órgano de los armadores europeos, con *Europêche*, al frente. La gran patronal europea busca, por ello, ahora una nueva narrativa que reconozca al sector como parte de la solución a las amenazas medioambientales globales. Para ello, los armadores están dispuestos a cuestionar algunos de los mitos que rodean a la industria pesquera y a mostrar el duro trabajo de los pescadores para poner en nuestros platos productos del mar sostenibles, recordando que el pescado salvaje producido en la UE es la opción más saludable y con menor huella de carbono para alimentar al mundo y combatir el cambio climático. Y, es que desde siempre ha existido una aparente desconexión entre las percepciones y la realidad en lo que respecta a la salud de los océanos. Las razones pueden ser

el hecho de que las malas noticias se difunden más rápido que las buenas, o el éxito de las campañas engañosas sobre el estado de los océanos, que muchos describen como al borde del colapso, causan un impacto mediático mayor que el trabajo concienzudo y callado.

Sin embargo, nada más lejos de la realidad. Tras años de buena gestión y de reducción de la presión pesquera, las poblaciones de peces, especialmente en el Atlántico Nororiental, han ido aumentando significativamente hasta alcanzar, en sólo 10 años, niveles un 50% superiores a los de 2010. Además, el 99% de los desembarcos de las poblaciones reguladas por la UE, el 79% a nivel mundial, proceden de poblaciones de peces sostenibles. Esto parece indicar que el sector europeo de las capturas ha logrado un buen equilibrio entre la seguridad alimentaria y la biodiversidad. Los pescadores de la UE se entienden a sí mismos como parte del entorno marino, el mar es su lugar de trabajo, y como tal dependen directamente de la buena salud de los ecosistemas marinos. Claramente, nuestros pescadores son los primeros y más interesados en cuidar los océanos. Esto lo tiene que percibir la sociedad, pese a todos los esfuerzos que se están llevando a cabo. Cada vez más, los armadores llevan muchos años demostrando su compromiso con la pesca responsable, la naturaleza, la ciencia y el suministro de productos del mar ahora y para las generaciones futuras.

También los gobernantes tienen que acercarse

al sector para conocer de cerca los problemas reales y buscar las soluciones adecuadas. Esto no debe considerarse un desprestigio para los gobernantes, sino todo lo contrario. Esa tan anhelada «cogobernanza», utilizada de forma recurrente en el discurso público, es preciso lograr una gestión inteligente al responsabilizar y compartir entre todos los actores implicados, los análisis de la situación y sus soluciones.

El desafío se convierte en único, una vez que se pretende comunicar el éxito de la buena gestión de la pesca y su contribución para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030. Ha habido muchos sacrificios en el sector pesquero para garantizar la salud de las poblaciones de peces. En el Atlántico, la presión pesquera se ha reducido casi a la mitad en los últimos 20 años, alcanzando sostenible (RMS) para casi el 100% de los desembarcos de las poblaciones reguladas por la UE. La acumulación de poblaciones sobreexplotadas o degradadas representa un total del 18% de los desembarcos, en comparación con el 36% en 2018 o el 43% que acumulaba en el año 2000. Estos datos deben ser reconocidos. El sector europeo de capturas ha logrado un buen equilibrio entre la seguridad alimentaria y la biodiversidad. Como parte de esta nueva narrativa, el sector pesquero tratará de ir de la mano de la comunidad científica y cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 teniendo en cuenta la contribución a la seguridad alimentaria, entre otros. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: MBEREA **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: José María Fernández, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, "Jota", Richard Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrupo, www.julioruizvelasco.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: jruizvelasco@telefonica.net **PAGINA WEB:** www.europa-azul.es

MAQUETACIÓN E IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

Iván López, de la Cooperativa de Armadores de Vigo 6 a 9

Galicia

La Universidad de Vigo dará su aval a la economía azul

La Plataforma de búsqueda de empleo Presentado el Proyecto The Blue Robot Project 12 a 15

Europa

Sigue sin existir consenso para las cámaras a bordo 16 y 17

Opinión

Escasa transnacionalidad en las organizaciones pesqueras 18 y 19

Euskadi

Reducción de las capturas de la flota vasca

La lonja de comercialización de Ondarroa comienza a trabajar

Indignación en el sector atunero por las importaciones de 35.000 lomos de atún chino 20 a 27

Recursos

La situación de la anguila europea. 28 y 29

Acuicultura

Aporte fundamental durante la pandemia 30 y 31

Andalucía

Grupo Ricardo Fuentes especialización en el atún rojo

Reducción de cuotas en el Mediterráneo 32 a 34

Mediterráneo

Malestar en el arrastre catalán

Constituida la Organización de Productores de Pescado Azul

Reservas Marinas

Cumplidas las previsiones del Plan de la mujer

Guía de especies de la pesca recreativa

La ventresca y el lomo de atún de Balfegó 35 a 42

Laboral

Todos los sectores pesqueros solicitan la vacunación 43

Comercialización

La descarga de pesca fresca desciende un 20 por ciento

Alarmante descenso del consumo de pescado en los hogares

Vuelve el skrei el bacalao noruego 44 a 49

Astilleros

Navantia, Pymar y Siemens proponen un Plan de modernización para 6 años 50 a 52

6-9

Entrevista

“El Brexit es un ejercicio populista, especialmente en el tema de la pesca”

Iván López Van der Veen es el presidente de la Asociación Nacional de Buques de Pesca de Bacalao (Agarba), miembro del comité ejecutivo de Cepesca y presidente del Consejo Consultivo de Flota de Larga Distancia (LDAC). Su voz es una de las que más se ha escuchado en los últimos meses con motivo de la negociación del acuerdo del Brexit y sigue siendo uno de los más críticos con el convenio sobre pesca alcanzado con Reino Unido. López Van der Veen sabía que el ‘status quo’ que demandaban desde el sector era una ilusión, pero confiaba en el buen hacer de Michel Barnier, el negociador europeo, que había sido Ministro de Pesca en Francia. No obstante, y a pesar de los esfuerzos del galo, el acuerdo se precipitó en los últimos días cuando él ya no estaba al mando de la delegación comunitaria. Es por ello que, asegura, ni Santiago, ni Madrid tienen culpa del documento finalmente aprobado y considera que es necesario remar todos en la misma dirección para ir de la mano a Bruselas, “donde está la tribuna del debate”.

16

Europa

Las cámaras de control de los barcos serán de carácter voluntario

Con 23 votos a favor, 2 en contra y 3 abstenciones, los miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo han respaldado el informe sobre la reforma del Reglamento de Control de la pesca en la UE, uno de los puntos fuertes de la agenda pesquera del año. El texto, defendido por la española Clara Aguilera y que ahora tendrá que ser respaldado por el Pleno de PE, incorpora nuevas normas para actualizar el control de las actividades pesqueras en la UE. Al mismo tiempo regula el uso de nuevas tecnologías como los sistemas de observación electrónica, impulsando la trazabilidad y la transparencia. El reglamento regirá el control de la pesca en la UE durante los próximos 15 años. Uno de los aspectos claves de la votación era la regulación del uso de cámaras para el control, que será voluntario y además con incentivos en forma de cuotas adicionales para aquellos armadores que decidan dar el paso.



Puertos

Descenso del tráfico del Puerto de Bilbao 54 y 55

Astilleros

Los astilleros del Norte siguen consiguiendo pedidos pese a la pandemia

Nueva Pescanova tiene un nuevo tangonero 56 y 57

Empresas

Alianza entre Nautical y Puerto Celeiro 58

Recursos

Decepción comercialización marrajo 59

Eólica Marina

IH Cantabria

Resultados de la eólica marina 60 y 64

Náutica

Apoteosico final de Vendée Globe

Choque de un velero contra una merlucera

Josep Antoni Llopart, director del Salón Náutico de Barcelona 65 a 67

Libros

Naufrajos de Getaria 67

Reportaje

El heroísmo de unos pescadores 68 a 70

Ferias

Feria Expomar aplazada

Feria Neva se celebrará en septiembre 71

18-19

Opinión

Escasa transnacionalización de las organizaciones pesqueras europeas

La Comisión Europea acaba de publicar un estudio sobre las organizaciones de productores transnacionales en el sector pesquero, donde analiza la escasez de la difusión de esta figura y explora las vías potenciales para su refuerzo dentro del sistema de la organización común de mercados. Las organizaciones de productores (OPs) a nivel nacional están consideradas como un elemento básico en la organización común del mercado (OCM), pero en la reglamentación europea se contempla también y al mismo tiempo la posibilidad de constituir tales OPs a nivel transnacional.

22

Euskadi

Nueva lonja de comercialización de especies de Ondarroa

La nueva lonja de comercialización de Ondarroa se ha estrenado con la llegada de camiones de pescado que vendieron sus productos en la lonja. Su sala de ventas, se puso en marcha, después de haberse realizado las actividades experimentales con la báscula de peso, a lo largo del pasado miércoles. Sobre una superficie de 8.000 metros cuadrados se ha invertido cerca de 20 millones de euros para hacer de Ondarroa el principal punto de descarga del Cantábrico. A partir de las próximas semanas está previsto que se proceda al derribo de la Cofradía de Pescadores. La demolición de este inmueble estará condicionado por fechas de celebración de las campañas de verdel y anchoa.



46

Comercialización

Alarmante descenso del consumo de pescado fresco en los hogares españoles

De la mano del sello Crianza de Nuestros Mares, una nueva encuesta realizada en enero de 2021, confirma la trayectoria decreciente del consumo de pescado fresco en los hogares españoles. La frecuencia a principios de año ha sido de 1,7 raciones semanales por persona. Descubrimos los cambios en los hábitos de consumo de este producto vital para la salud. Un año más el sello de origen Crianza de Nuestros Mares ha encargado a la consultora GfK un sondeo para conocer la evolución del consumo de pescados frescos en los hogares españoles. Así durante la semana del 4 al 11 de enero de 2021, esta compañía de investigación de mercados ha realizado 1.005 entrevistas a una muestra representativa de la población española, tanto por su distribución geográfica como por su configuración socioeconómica.



Publicidad

PROTECNAVI	2
SEAFOOD NORWAY	11
AP. BILBAO	17
GVº DPTO. TRANSPORTES	23
AST. BALENCIAGA	25
ITSASKORDA	27
ARRANKOBA	33
PESCADOS LLORENTE	35
BALFEGÓ	37
OLIVEIRA	39
NABERAN	45
AST. ZAMAKONA	51
BUREAU VERITAS	53
VOLVO	57
VICINAY	59
INDUSTRIAS FERRI	61
TVMAC	72



El proyecto The Blue Robot Project promovido por Fedepesca ha concienciado a los menores en criterios de sostenibilidad pesquera. Foto Máximo

Entrevista a **Iván López Van der Veen**

“El Brexit es un ejercicio populista, especialmente en el tema de la pesca”

Iván López Van der Veen es el presidente de la Asociación Nacional de Buques de Pesca de Bacalao (Agarba), miembro del comité ejecutivo de Cepesca y presidente del Consejo Consultivo de Flota de Larga Distancia (LDAC). Su voz es una de las que más se ha escuchado en los últimos meses con motivo de la negociación del acuerdo del Brexit y sigue siendo uno de los más críticos con el convenio sobre pesca alcanzado con Reino Unido. López Van der Veen sabía que el ‘status quo’ que demandaban desde el sector era una ilusión, pero confiaba en el buen hacer de Michel Barnier, el negociador europeo, que había sido Ministro de Pesca en Francia. No obstante, y a pesar de los esfuerzos del galo, el acuerdo se precipitó en los últimos días cuando él ya no estaba al mando de la delegación comunitaria. Es por ello que, asegura, ni Santiago, ni Madrid tienen culpa del documento finalmente aprobado y considera que es necesario remar todos en la misma dirección para ir de la mano a Bruselas, “donde está la tribuna del debate”.



Iván López ha seguido las negociaciones del Brexit y sus resultados.

Entrevista

Texto y fotos:
Santiago/M. Berea

El acuerdo del Brexit no ha contentado a los pescadores comunitarios, pero los británicos también están muy decepcionados.

Por algo nosotros, desde la EUFA (Alianza Pesquera de la UE), decíamos desde el principio que la única solución al Brexit en pesca era el 'status quo', que cualquier otra iba a ser perniciosa y negativa para todos. Y no lo decíamos por defender una postura cómoda de que nos dejen como estamos, algo que nos achacaban desde algunos medios británicos. La pesca no es como otras industrias. Yo no conozco ninguna otra actividad que esté tan regulada, tan controlada... Y hablamos, además, de empresas que a la vez extraen el pescado, lo procesan y tienen que ir a un sitio lejano. La evolución de los últimos 40 años de la pesca en Europa ha sido, para mí, una política de éxito europea. ¿Eso quiere decir que todos estamos contentos con ella? No, pero de la misma forma que tampoco lo estamos con ninguna política de cualquier Gobierno en general. En la pesca europea lo que sí se consiguió es una gran integración, a pesar de todos los pesares. Y los barcos gallegos que pescaban en Escocia, por ejemplo, estaban descargando en el norte de Escocia todo el pescado.

Lo cierto es que con este acuerdo se ha roto un equilibrio de 40 años y seguro que en cinco o diez habrá una situación completamente diferente. Habrá centros logísticos que cambien y, desde un punto de vista económico, haremos números y veremos si nos va mejor o peor. Lo que es indudable es que va a haber ciudades muy afectadas como Pertersen, porque las grandes inversiones que se hicieron allí para manejar grandes descargas de pescado se van a quedar en nada.

¿Entiende entonces que los pescadores británicos tampoco estén contentos?

Ahí influyen las grandes expectativas que se crearon. El Brexit es un ejercicio po-

“Este acuerdo puede precipitar decisiones de fusión, de venta o de salida de empresas”

pulista. Y en la pesca, especialmente. Se hicieron grandes promesas y cuando tú prometes la luna, por mucho que lleves un satélite, la luna queda muy lejos. Y eso es lo que le está pasando a los pescadores británicos. A mí no me sorprende nada el resultado. Y la ironía es que desde este lado no nos sorprende, no estamos satisfechos, pero sabíamos que íbamos a llegar a esta situación. También hubo reacciones peripatéticas de gente muy bien informada del lado británico, que ahora deberá reflexionar si ha merecido la pena.

¿Hay alguna posibilidad, dado que en ninguna parte están contentos, de volver a la situación de antes del Brexit en virtud de acuerdos bilaterales?

No, yo creo que no. Pero te hablo como sector. Si mañana hay un referéndum en Escocia y entra en la UE, le diríamos: “Muchas gracias, devuélvannos lo que se llevaron con el Brexit”. No puede ser eso de ahora salgo, cojo los beneficios y vuelvo a entrar. Todo país que entra en la UE, y eso lo he estudiado mucho en la carrera, renuncia a ciertos privilegios nacionales. En pesca, concretamente, cedes la gestión y representación de tu sector pesquero literalmente a Bruselas,

“La dirección de Acemix es muy acomodada, le gusta mucho pedir pero hay que hacer cosas y ser consciente de quién eres”.

por poner un ejemplo. Podemos quejarnos mucho pero se han ganado cosas y algunas, probablemente, no se ven. Es irónico que ahora se hable tanto de aranceles y no se hablara en el momento en el que nos los quitaron. Lo triste de todo es que en el Reino Unido no se ha interiorizado esto. Recuerdo una reunión con eurodiputados británicos en Bruselas que decían que no era tan malo, que lo del comercio ya se vería. Lo que ellos no le estaban diciendo a su gente es que en el momento en que se fueran, las barreras comerciales de la UE iban a estar allí, puesto que ya no eran miembros. No pueden irse, llevarse consigo las cuotas que habían puesto conjuntamente y pretender que no pase nada. Esto no funciona así. Así que no deberían quejarse porque, para empezar, la mayoría de sus quejas no están fundamentadas. Y, después, ellos votaron a favor de esto, de salir de la Unión Europea.

Teniendo en cuenta el trato que le ha dado históricamente la UE a la pesca, ¿no se esperaban un acuerdo aún peor?

De una cosa estoy seguro: si en EUFA no hubiéramos trabajado como lo hicimos, codo con codo y mostrando una alianza importante unidos todos por un mismo objetivo, y si, además, el señor Barnier no hubiera sido el negociador -no hay que olvidar que fue un buen ministro de Pesca en Francia- esto sería diferente. Hubiéramos estado mucho peor. Y prueba de ello es que en un 20% del acuerdo de pesca, en la parte no técnica, se notan diferencias con respecto a otros artículos. Esto se debió a que estos aspectos se decidieron en los últimos 7/10 días y, sobre todo, en las últimas 24 horas, justo lo que no queríamos que pasara. Y, además, en ese momento Barnier ya no estaba al mando de la negociación. Ahí se falló. Ahí la presidenta de la UE falló porque da la sensación de que querían quitarse esto del medio de una vez. Y para conseguirlo, llevaron la realidad pesquera a una hoja de Excell para cuadrar los números, sin tener en cuenta que detrás de esos números había una estabilidad relativa, una normativa europea, una obligación de desembarque... Y no lo tuvieron en cuenta, cosa que Barnier sí lo tenía porque estaba muy integrado con la DG Mare.



López ofrece su opinión sobre el futuro de la flota congeladora.

¿Y esto qué provoca?

Pues que al final nos encontremos con un tremendo carajal dentro de la UE, que a ver cómo lo encajamos. Porque el acuerdo no es un reflejo de la estabilidad relativa y eso es un problema. Hay países que pierden más y países que pierden menos.

Cuando pase este periodo transitorio de cinco años y medio, ¿tendremos la misma flota que ahora o habrá empresas que se queden por el camino?

Supongo que sí, pero hay ese riesgo. De todas formas, también hay que tener en cuenta que no es lo mismo este Brexit con Covid que el Brexit cuando ya no lo haya.

Quizás eso es algo que también se debería haber tenido en cuenta en los periodos transitorios y no se tuvo porque Reino Unido no quiso. Eso hay que decirlo: la mayor parte de los problemas que surgen del Brexit es porque Reino Unido tomó la decisión de irse y porque en la mesa de negociación rechazó la mayor parte de las propuestas de la UE encaminadas a mantener una relación comercial y arancelaria mucho mayor.

La pandemia no ayuda a ver las cosas con perspectiva

Cierto, no se ha tenido en cuenta la COVID y hay muchas empresas que ya están al límite, así que no es descartable que haya alguna que prefiera cerrar. Más que

nada, este acuerdo puede precipitar decisiones de fusión, de venta o de salida. Obviamente, el panorama es el mismo y todo dependerá un poco de cómo evolucionen ahora las relaciones con el Reino Unido. Hay que asumir lo que ha pasado, quitarse un poco el Brexit de la cabeza y ver cómo se negocia con Reino Unido, de la misma forma que se hace con Noruega, Faroe... Año a año, viendo cosas... Evidentemente, no porcentajes nuevos de cuotas pero sí otras cuestiones como medidas técnicas, alineación de normativas e, incluso, intercambio de cuotas. Lo que está claro es que hemos pagado el 25% de nuestras capturas en aguas británicas a cambio de un acceso de cinco años y medio y lo demás está por ver. Es verdad que, en el futuro, si el Reino Unido se pone bravucón, la UE tiene maneras de paliar y hacer que ese pescado de los británicos no vuelva al mercado europeo en forma de producto. Veremos si la UE lo hace y veremos también qué hace el Reino Unido, pero no será para mejorar ninguno de los dos lados. Y eso es preocupante.

En el caso de Malvinas, ya sabemos que queda fuera del acuerdo, pero habrá aranceles. ¿En qué situación quedan los barcos españoles que faenan allí?

Yo tengo mucho respeto por todas las flotas. Con lo único que tengo problema es con la argumentación que ha hecho el representante de la flota malvinina en algún momento. Aquí hablamos de dos flotas: la que pesca en Malvinas pero que tiene bandera española, que son 23 barcos, y la que tiene bandera de Malvinas, que es la que va a tener que pagar aranceles. La flota con bandera española no los tiene que pagar, igual que no lo hace la flota atunera que pesca fuera o los barcos españoles que pescan en agua de Noruega. Esto lo sabe todo el mundo, no es nada nuevo. Por eso me da rabia esa identificación errónea de barcos malvininos o barcos españoles. Es más, yo te pediría que cogieras a cualquier armador que ha perdido cuota y le preguntaras si prefieren eso o pagar aranceles. No tengo ninguna duda de que preferirían pagar.

También hablan mucho de un acuerdo, que sería la única forma de que la UE le-

vantase los aranceles a la flota de Malvinas. Es posible porque, a efectos pesqueros, Malvinas es independiente como Faroe o Groenlandia. Y fue Reino Unido el que no quiso incluir ningún territorio externo. No hizo ningún esfuerzo al respecto, así que me parece increíble que esta flota se queje a Galicia, Madrid o la Unión Europea cuando no lo está haciendo a Londres. La asociación que la representa, en vez de salir tanto en los periódicos, a lo mejor debería haber trabajado algo más. Asimismo, también hay que tener en cuenta que, si se inicia mañana una negociación, desde ese momento quedan prohibidos todos los acuerdos privados de barcos de la UE para poder pescar en esas aguas. O sea, los 23 barcos españoles que faenan ahora en aguas de Malvinas perderían inmediatamente el acceso y nunca más tendrían opción de tener acuerdos privados. Porque esa prohibición queda en vigor hasta que caiga totalmente el acuerdo firmado. Ni tan siquiera sería válido que ese convenio estuviera en desuso y que no lo utilizara nadie para volver a suscribir acuerdos privados. Así que yo me pregunto: ¿Qué están pidiendo, que la UE negocie un acuerdo que favorezca a los barcos malvinos y deje fuera a la flota española que está faenando ahora? Porque si la UE negocia, lo hará por toda la flota europea y habrá barcos que no sean españoles que seguramente ahora mismo estarían interesados en ir. Hay que pensar un poco las cosas y me da a mí que la dirigencia de Acemix es muy acomodada y le gusta mucho pedir y pedir. Pero hay que hacer cosas y hay que ser consciente de quién eres. Y Acemix es una asociación donde todas las empresas, por definición, son extranjeras, así que tendrás que empezar hablando por el Gobierno del país en el que estás establecido, digo yo. Ahora, también te digo que los aranceles tienden a desaparecer o a perder su importancia. Es un tema comercial. Y ojo, no se paga arancel por todo, sino sólo por el producto que se quede en la Unión Europea, así que no dramaticemos tanto. Hagamos números porque, además, es una flota que tiene unos beneficios tremendos, que no va a tener tanto problema por absorber ese coste, sobre todo a medio y corto plazo


que es de lo que estamos hablando.

Preside el Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia. Entiendo que para estos barcos todavía ha sido peor el problema generado por la COVID 19.

Es una situación muy complicada, lo ha sido en 2020 y lo va a ser en este 2021 incluso más, porque estamos viendo restricciones que no vivimos el año pasado. La actividad pesquera tiene la excepcionalidad reconocida internacionalmente, pero eso luego no se aplica de ninguna manera, lo que resulta muy complicado. La situación requiere un sacrificio tremendo por parte de las tripulaciones que, antes, a lo mejor hacían dos mareas de tres meses. Veremos si eso se puede hacer este año, porque a lo mejor los marineros tienen que quedarse a bordo cinco o seis meses. También habrá que estar vigilantes con estas nuevas variantes de la COVID, que no son ninguna coña y parecen mucho más contagiosas. Eso hace que viajar o el hecho de entrar en un puerto, que antes era muy seguro, ahora no lo sea tanto. Lo que no hemos tenido todavía han sido positivos a bordo y esto, más que a la suerte, se debe a mucho trabajo y tesón. Aquí quiero ensalzar la labor, sobre todo, de Opagac y de la flota de Vigo, que mueven a tripulaciones por todo el mundo. Hay un trabajo detrás tremendo y, de forma particular, la coordinación de Edelmiro Ulloa en Arvi, que es la que conozco, es casi de dedicación religiosa. Estas cosas sacan lo bueno de la pesca, que muchas veces se nos conoce más por lo que protestamos que por lo que hacemos. La logística de una empresa pesquera ni nosotros mismos somos conscientes de lo compleja que es. Así que, respondiendo a tu pregunta, va a ser un año muy complicado porque la pesca es un negocio a nivel internacional y no de grandes multinacionales, sino de pequeñas empresas familiares, lo cual multiplica mucho los trámites burocráticos.

Y para terminar como empezamos, hablando del Brexit, da la impresión de que hay una nueva y buena sintonía entre Galicia y Madrid con respecto a este tema. ¿Es así?

“Es un mal acuerdo; no es culpa de Madrid, que ha hecho todo lo que ha podido por la pesca española”

Yo creo que sí. Hay una cosa que me gustaría que aprendiésemos todos, y digo todos e incluyo a la pesca: tenemos una tendencia de ir siempre a protestarle al que tenemos más cerca, que en nuestro caso es Santiago y Madrid. Con el Brexit hubo ahí una pequeña polémica desafortunada entre las partes, pero yo quiero dejar claro que el Brexit me parece un mal acuerdo. No es culpa de Madrid, que ha hecho todo lo que ha podido por la pesca española, y Santiago ha hecho todo lo que ha podido por la pesca gallega y, por extensión, por la española. Ha sido Bruselas la que no ha estado a la altura. Centrémonos todos en decirlo. Y no lo ha estado porque se ha saltado a quien sí lo estaba, que era el señor Barnier. Eso lo deberíamos poder decir todos juntos. Así que me alegra muchísimo ver que se ha recuperado la sintonía entre Santiago y Madrid. Es fundamental la colaboración de ambos para la pesca. Y aquí sí que hay un hecho diferencial. Galicia no es una comunidad autónoma cualquiera en este tema. Es la mitad de la pesca española, mucho más si hablamos de pesca exterior, y yo creo que eso tiene que ser reconocido. Debería tener un status parecido al que tenía Escocia cuando el Reino Unido estaba dentro de la Unión Europea. Y ojo, esto no tiene que ver con la política, porque los desencuentros más famosos se dieron cuando había coincidencia ideológica, por decirlo de alguna forma, en Madrid y Santiago. Hay que dejarse de tonterías y tener muy claro dónde está la tribuna de debate, que está en Bruselas. Y necesitamos el apoyo de todos. No sólo de Santiago y Madrid, sino también de todos los partidos políticos y de las ONG's. Que esto se vea como algo de estado: aquí ganamos todos o perdemos todos. . . 

La Universidad de Vigo dará su aval a propuestas de negocio vinculadas a la economía azul en España, Francia e Irlanda

El Blue Entrepreneurship Programme recibirá y estudiará ideas innovadoras ligadas a la economía azul en los tres países para fortalecer las competencias de los candidatos y proveerlos de herramientas para poner en marcha sus empresas relacionadas con el mundo del mar. La iniciativa permanecerá abierta para la recepción de proyectos hasta el 28 de febrero

El proyecto europeo MarENet - Atlantic Maritime Ecosystem Network-, coordinado por el Campus del Mar, está desarrollando un programa de emprendimiento para impulsar propuestas de negocio innovadoras relacionadas con la economía azul. Esta iniciativa sigue abierta para la recepción de propuestas de Irlanda, Francia e España, los tres países socios del proyecto, hasta el 28 de febrero.

Este proyecto trata de responder a los objetivos fijados en MarENet, que pasan por fortalecer la cooperación entre las empresas marítimas y el mundo académico para mejorar la visibilidad de las oportunidades de formación y profesionales en el sector de la Economía Azul en Europa. De esta forma, el Blue Entrepreneurship Programme pretende captar ideas de negocio innovadoras ligadas a la economía azul en los tres países para ayudar a fortalecer las competencias de los candidatos y proveerlos de herramientas que los ayuden a poner en marcha su negocio relacionado con el campo marino.

El programa, que tendrá una duración de aproximadamente 10 meses, proporcionará a los participantes las herramientas y habilidades necesarias para desarrollar sus proyectos de empresas vinculadas al mar y convertirlas en elementos que contribuyan a la promoción de la competitividad del sector marítimo en Europa.

En el Blue Entrepreneurship Programme pueden participar iniciativas empresariales en todo el ámbito del campo marino, como



Los puertos buscan mejoras gracias a la economía azul.

construcción naval, puertos, pesca, acuicultura, sectores emergentes, biotecnología, etc... En total, se seleccionarán un máximo de 30 propuestas de España, Francia e Irlanda, cuyos impulsores recibirán asesoramiento y formación para avanzar en el proceso de desarrollo empresarial que transforme la idea en un negocio innovador.


El programa comprende cinco fases en total y, mientras en las primeras se avanza y madura el proyecto, posteriormente tendrá lugar un Blue Hackathon, del que saldrán las ideas con más potencial. Así, a lo largo de los diez meses de incubación, las personas participantes tendrán la oportunidad de adquirir habilidades empresariales a través de cursos de formación de la mano de expertos; aprender a preparar un modelo de negocio y un plan financiero; presentar

su propuesta a inversores; crear una estrategia de marketing y un plan de marca, etc... Para eso contarán con las aportaciones de expertos a través de seminarios web, que también abordarán las oportunidades de los sectores representativos de la Economía Azul.

Después tendrá lugar el Blue Hackathon, una fase de competición en Cork, Irlanda, de la que saldrán los proyectos seleccionados. Este evento ofrecerá a las y a los participantes la oportunidad de interactuar con las partes interesadas del entorno marítimo-portuario. Ya en la última fase del programa de emprendimiento, las ideas elegidas recibirán asistencia para identificar financiación potencial, oportunidades y sinergias con la industria para convertirse en una realidad empresarial. 🌊



Prepárese.
El Skrei está
en camino.



Durante el frío y oscuro mes de diciembre, el Skrei comienza su largo viaje desde las bravas aguas del mar de Barents. Su destino es Lofoten, un archipiélago situado frente a la costa de Noruega.

Es esta épica travesía por gélidas aguas la que le confiere su excepcional textura y delicado sabor. El Skrei es el bacalao más sibarita. Esta popular delicia noruega solamente se captura entre enero y abril.

Skrei. Excepcionalmente único.

SEA FROM
NORWAY
NOD

La plataforma para encontrar trabajo en la pesca ya cuenta con 250 inscritos en sólo un mes de actividad



Las empresas buscan personal cualificado para las faenas pesqueras.

La iniciativa de la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín nació con el objetivo de cubrir la necesidad de profesionales que tiene ahora mismo la flota y que le dificulta, en muchos casos, la salida de puerto al no poder completar la tripulación. Por otra parte, la plataforma también es una herramienta ideal para descubrir vocaciones entre jóvenes o personas que buscan empleo.

*Texto y fotos:
Santiago/M. Berea*

A nadie se le escapa que, entre los problemas actuales de la pesca, la falta de relevo generacional y la escasez de profesionales en el sector es uno de los que más preocupa a armadores y administraciones. No se trata de trabajar de cara al futuro. Ya no. Lo que se persigue es paliar una situación que ya está complicando la vida a más de un empresario. Eso fue lo que pensaron desde la Orga-

nización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín para, aprovechando las nuevas tecnologías, lograr una herramienta que ayude a subsanar un problema común a todas las zonas costeras europeas. Así nació la bolsa #trabajoenpesca, inteligente, predictiva y con soluciones para las personas que buscan trabajo.

Tras menos de un mes desde su puesta en marcha, la plataforma ya es un éxito. Según los datos facilitados por la consultora Inxenia, que se encargó de su diseño y es la responsable de su desarrollo y mantenimiento,

a 26 de enero ya se habían inscrito 249 personas, 88% hombres y 12% mujeres, que querían conocer sus opciones laborales en el sector. Por ciudad de residencia, A Coruña y Pontevedra lideran el ranking de los "buscadores" de un puesto de trabajo en el mar, aunque también se han inscrito profesionales y estudiantes de Asturias, Barcelona, Alicante, Madrid, Cádiz, Murcia, Valencia, Vizcaya, Álava, Castellón, Jaén, Málaga o Zaragoza, entre otros puntos de la geografía española. La media de edad es de 38 años, pero hay gente más joven que aún está estudiando y explora la alternativa de trabajar en un

La plataforma se convierte en un agente de empleo inteligente y recomienda el mejor trabajo para el inscrito.

barco. Así como profesionales que se han quedado sin empleo y ven en el mar una nueva oportunidad para engancharse al mercado laboral.

De esta forma, se cumple el objetivo de la iniciativa de Oproamar dirigida a todas aquellas personas con interés en trabajar en el sector pesquero y que buscan conocer, teniendo o sin tener conocimientos previos ni formación específica, cuál sería el puesto que mejor se adapta a sus perfiles y qué estudios deberían completar para lograrlo. El funcionamiento de la plataforma es muy sencillo: a través de un cuestionario previo, ofrece al candidato varias posibles salidas profesionales. Los diferentes perfiles se elaboraron tras un exhaustivo análisis de las condiciones en los barcos, según sus artes y zonas de trabajo: arrastrero de fondo en aguas de Portugal y Mauritania; palangre de superficie en el Atlántico, Índico o Pacífico; y cerco de litoral del Cantábrico Noroeste. Además, se hizo un estudio competencial de los puestos vinculados al sector: patrón/a al mando, primer oficial de puente o 2º patrón/a, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, marinero/a, contra maestre, cocinero/a, mozo de cocina y engrasador/a.

Una vez cubierto el cuestionario, la plataforma digital se convierte en un agente de empleo inteligente, recomendando porcentualmente el puesto y arte pesquero que más se aproxima a los intereses y gustos de la candidata o el candidato. Asimismo, les proporciona una descripción detallada de la plaza a la que podrían acceder y la formación

La herramienta de Oproamar también busca descubrir nuevas vocaciones entre estudiantes o profesionales que buscan un cambio.

necesaria para desempeñarla. En el caso de que el candidato no tenga esta última, le facilitará los centros y direcciones donde podría estudiar.

Ofertas de empleo exclusivas para los inscritos

El deseo de Oproamar es que a lo largo de este 2021 las personas que se hayan inscrito en la plataforma formen parte de una bolsa de empleo, donde se les facilitará el acceso a proyectos de recolocación en la pesca. Y a los inscritos que ya formen parte del sector, les posibilitará ofertas de empleo de los barcos asociados a Oproamar. La plataforma pretende ser un auténtico caladero de trabajo exclusivo para la pesca, canalizando aquellas opciones laborales que se adapten a las necesidades de las distintas empresas asociadas a la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín.

Por otra parte, el análisis de la oferta y la demanda ya está proporcionando información estadística que contribuirá al desarrollo de programas vinculados a la formación de los empleos más demandados, facilitando que los candidatos puedan acceder a un puesto de trabajo en el sector pesquero. En definitiva, trabajoenpesca.com es una plataforma web que pone en valor el oficio pesquero conectando a la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín con sus futuros trabajadores a través de ofertas de empleo y formación elegidas "ad hoc" para los interesados.

Datos del sector y su preocupación por la escasez de tripulantes

Cepesca, la gran patronal pesquera española, publicó en uno de sus informes más recientes

El 88% de los inscritos son hombres y su media de edad ronda los 38 años.

que la escasez de tripulantes es, hoy en día, el problema más grave al que se enfrenta la flota pesquera española. Y en diciembre de 2019 ya advertía de que, si no se encontraban soluciones a corto y medio plazo, habría muchos barcos obligados a amarrar a puerto. Por ello impulsó, en ese momento, un Plan Estratégico en el ámbito social con el fin de, por un lado, atraer hacia el sector pesquero al talento español y, por otro, facilitar la contratación de extranjeros. Con el fin de discriminar positivamente a los españoles, la patronal hablaba de varias iniciativas: un acuerdo marco con los sindicatos para garantizar las mejores condiciones sociolaborales a los trabajadores, en línea con el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT); y la implantación de la Formación Profesional Dual (FPD) en la pesca, llegando a acuerdos con las escuelas náutico-pesqueras y las Comunidades Autónomas. La confederación propuso también el desarrollo de jornadas de puertas abiertas en los puertos pesqueros y barcos, así como visitas de armadores y patronos de pesca a las escuelas para mejorar la comunicación entre estudiantes y responsables del sector pesquero. Iniciativas que ya se están llevando a cabo en numerosas localidades españolas. 🌊



Pescadores recogen las redes en puertos.

El proyecto The Blue Robot Project desmonta los mitos en contra del sector pesquero y la sostenibilidad



El proyecto “The Blue Robot Project: Cadena pesquera responsable” llegó a su fin, habiendo obtenido unos resultados muy satisfactorios. Cerca de 350 personas pudieron interactuar con el robot, siendo este uno de los principales resultados del proyecto. Con este Proyecto queda patente el esfuerzo del sector minorista de productos pesqueros y acuícolas y del sector pesquero en general en seguir apostando por la sostenibilidad desde el punto de vista medioambiental, social y económico, así como en la creación de materiales didácticos de utilidad tanto para consumidores como para la población en general en relación con estos temas.



El proyecto The Blue Robot Project ha permitido concienciar a los menores sobre la importancia de la sostenibilidad pesquera.

Blue Project es una iniciativa con la que la federación de pescaderías tradicionales españolas (Fedepesca) ha querido poner los puntos sobre las íes en la cuestión de la sostenibilidad y la contribución del sector pesquero. Blue es el nombre de ese androide que se acciona en cuanto escucha una *fake news*, un falso mito, sobre la conservación de la naturaleza, en especial en lo relacionado con lo que es la Red Natura 2000, la importancia de esa figura en la protección de la biodiversidad y sobre los esfuerzos del sector pesquero y acuícola en general para desarrollar una actividad responsable.

Este proyecto contó con la colaboración de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica a través del Programa pleamar, y fue cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). Como socio del Proyecto, ha participado la Cofradía de Pescadores Santiago Apóstol, de Celeiro (Lugo).

Los principales objetivos del proyecto han sido la sensibilización de diversos públicos sobre la protección y recuperación de la biodiversidad marina, la Red Natura 2000, la conservación de los recursos biológicos o la

Ha logrado la sensibilización de diversos públicos sobre la protección y recuperación de la biodiversidad marina.

limitación del impacto de la pesca en el medio marino y su adaptación a la protección de especies.

Para cumplir con estos objetivos se ha empleado un Robot dotado con una pantalla interactiva. Este Robot se desplazó a diferentes lugares de España como Valencia, Colmenarejo, Valladolid, próximamente a Galicia y de forma permanente ha estado en la sede de FEDEPESCA en Madrid. En esta pantalla se realiza un pequeño cuestionario a la persona o personas que interactúen con

También se ha tratado de acercar a las jóvenes generaciones hacia el consumo de pescado

él, detectando los fallos o creencias erróneas acerca de los temas mencionados anteriormente y tras el cual proyecta un vídeo diferente a cada usuario en función a las respuestas obtenidas.

Caída de la producción pesquera

Para los vídeos se emplearon materiales de otros Proyectos del programa pleamar como Know to Protect en el que se desarrollaron tres vídeos sobre las buenas prácticas en materia de sostenibilidad en distintos eslabones de la cadena pesquera, y se ha creado un nuevo vídeo para el proyecto y para informar sobre la Red Natura 2000. A su vez, se elaboró cartelería informativa sobre la importancia de proteger la biodiversidad marina, poner en valor la pesca y acuicultura y las áreas marinas protegidas, y de la cual se habían impreso y distribuido 10.000 unidades.

Los resultados del proyecto se presentaron también, en Madrid. Dada la situación consecuencia del COVID-19 se realizó de forma



Maria Luis Alvarez y Silvia Gil.

telemática contando con la asistencia de 51 personas. A lo largo de la Jornada intervino Javier Remiro, Coordinador de la Subdirección Técnica de la Fundación Biodiversidad, quien hizo un llamamiento a la acción para la lucha contra el cambio climático, frenar la

pérdida de biodiversidad, fomentar la sostenibilidad y solucionar la emergencia social (desigualdad, pobreza, igualdad de oportunidades...), buscando el trabajo común en esta dirección. 🌊

Importancia de la Red Natura

En su intervención de M^o Luisa Álvarez, directora Gerente de Fedepesca presentó los materiales editados en el marco del proyecto como el vídeo explicativo sobre la Red Natura o la cartelería informativa sobre el Proyecto. Asimismo, resaltó la importancia de la Red Natura 2000, de las herramientas para la protección de la biodiversidad y la importancia de sensibilizar a la sociedad sobre los temas que trata el proyecto.

También se contó con la participación de Máximo Díaz, Secretario de la Cofradía Santiago Apóstol de Celeiro quien relató su experiencia con el Proyecto y habló sobre la necesidad de mentalizar a las nuevas generaciones y acercarlas al consumo de productos del mar y a la pesca en general, tratando también temas relativos a la lucha contra la contaminación en el medio y la creación de un proyecto para la retirada de residuos del medio marino.

Para las conclusiones y principales resultados del proyecto intervino Silvia Gil, del Departamento de Proyectos, Co-

municación y Marketing de FEDEPESCA, expresó su satisfacción con los resultados del Proyecto y remarcó algunos datos obtenidos de las encuestas, como puede ser el bajo consumo de productos de la pesca que se ha reflejado en los resultados. “Además es necesario sensibilizar a la sociedad para que conozca conceptos como la Red Natura 2000, y que se asocie los aspectos sociales y económicos al concepto de sostenibilidad, ya que como han reflejado las encuestas realizadas en el marco de este proyecto, el 43% de los encuestados considera que la sostenibilidad solo se refiere al aspecto

medioambiental”, dijo Silvia.

En definitiva, The Blue Robot Project ha resultado “una experiencia positiva y enriquecedora, tanto para el público al que va dirigido el proyecto como para el equipo de Fedepesca y su socio en este proyecto” señalaron los organizadores.

Además, queda patente el interés del sector minorista de pescado y marisco por fomentar la sostenibilidad, la protección de la biodiversidad y las buenas prácticas ambientales en la cadena pesquera a través de este tipo de proyectos. 🌊

La instalación de las cámaras de los barcos será voluntaria



Cámaras de control en los barcos.

Con 23 votos a favor, 2 en contra y 3 abstenciones, los miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo han respaldado el informe sobre la reforma del Reglamento de Control de la pesca en la UE, uno de los puntos fuertes de la agenda pesquera del año. El texto, defendido por la española Clara Aguilera y que ahora tendrá que ser respaldado por el Pleno de PE, incorpora nuevas normas para actualizar el control de las actividades pesqueras en la UE. Al mismo tiempo regula el uso de nuevas tecnologías como los sistemas de observación electrónica, impulsando la trazabilidad y la transparencia. El reglamento regirá el control de la pesca en la UE durante los próximos 15 años. Uno de los aspectos claves de la votación era la regulación del uso de cámaras para el control, que será voluntario y además con incentivos en forma de cuotas adicionales para aquellos armadores que decidan dar el paso.

La eurodiputada de EAJ-PNV Izaskun Bilbao Barandica considera que la modernización del Reglamento de Control, con-

Se marca el objetivo de armonizar el sistema de control e inspección

tribuirá a mejorar la sostenibilidad de la pesca profesional. La apuesta por la digitalización, la instalación opcional de cámaras y obligatoria en caso de acumular sanciones, la monitorización satelital de los buques, el refuerzo de la trazabilidad, el control de la potencia de los barcos o la armonización de sanciones, son algunas de las novedades de esta propuesta que incluye, por primera vez, el control de la pesca recreativa.

En principio, se requiere una nueva normativa introducir modificaciones en normativas diferentes como el uso de cámaras de circuito cerrado de televisión (CCTV) para vigilar el cumplimiento de la obligación de desembarque (OD), o la introducción de un sistema de localización para todas las embarcaciones, incluso aquellas más pequeñas, o la generalización del uso del diario electrónico de a bordo (DEA) a los buques menores de doce metros.

La eurodiputada socialista Clara Aguilera, ponente del informe de opinión sobre el reglamento, ha tratado de lograr el mayor consenso posible en la Comisión de Pesca de la Eurocámara, coordinándose incluso con su colega popular Gabriel Mato para tratar de que esa nueva tecnología que casi con toda seguridad tendrá que ir incorporando la flota comunitaria, pudiese ser financiada a través del FEMPA (Fon-

La Eurocámara sugiere dar un plazo de 4 años para que la flota adopte las medidas técnicas


do Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura).

Voluntariedad de uso

La mayor parte de los eurodiputados de la Comisión de Pesca apoyan que la incorporación de cámaras a bordo sea voluntaria. El gallego Francisco Millán Mon es también uno de ellos. En su opinión, meter circuitos de televisión a bordo debería ser voluntario o, en todo caso, que su imposición como castigo se limite a los barcos de más de 24 metros que infrinjan de forma reiterada la obligación de desembarque, pues para eso las pensó la Comisión y no para cualquier tipo de irregularidad, añadió la eurodiputada vasca Izaskun Bilbao, de Renew Europe

En un informe con 62 enmiendas de transacción agrupadas en 26 bloques se marca el objetivo de armonizar el sistema de control e inspección para evitar «un sentimiento de injusticia entre los Estados miembros», explicó Aguilera.

La Eurocámara sugiere dar un plazo de 4 años tras la aprobación del reglamento para que la flota adopte las medidas técnicas que contiene la regulación, un período que en la propuesta de la Comisión era de dos años. Pero ese es un aspecto de los menos controvertidos. El más espinoso es la introducción de cámaras a bordo. Aguilera admite que su sugerencia no cuenta con un apoyo mayoritario.

La ponente, que exime a la flota artesanal de embarcar al Gran Hermano, aboga por obligar a incorporarlo a aquellas embarcaciones cuyo riesgo de incumplimiento sea alto. 

Estar más cerca, llegar más lejos.

Nos acercamos a las empresas para buscar soluciones que mejoren su competitividad. Un puerto conectado con más de 900 puertos del mundo.

Contacte con nosotros:
comercial@bilbaoport.eus
Tel. 944871200

- Puerto multipropósito líder en el norte de Europa
- Más de 15 salidas semanales hacia el norte de Europa, con tiempos de tránsito muy competitivos
- Agilidad en las operaciones gracias a nuestra plataforma electrónica epuertobilbao
- Conectividad ferroviaria con los principales centros de carga de la península, con más de 20 servicios semanales
- Puesto de Inspección Fronteriza – PIF 24 horas
- Medimos y aportamos la huella de carbono de las operaciones portuarias de nuestros clientes. Certificado EPD

Escasa transnacionalización en la organización pesquera europea

Texto:
Juan Carlos Barros

La Comisión Europea acaba de publicar un estudio sobre las organizaciones de productores transnacionales en el sector pesquero, donde analiza la escasez de la difusión de esta figura y explora las vías potenciales para su refuerzo dentro del sistema de la organización común de mercados.

Las organizaciones de productores (OPs) a nivel nacional están consideradas como un elemento básico en la organización común del mercado (OCM), pero en la reglamentación europea se contempla también y al mismo tiempo la posibilidad de constituir tales OPs a nivel transnacional.

El criterio en la reglamentación europea para apreciar la transnacionalidad de una OP es únicamente geográfico, es decir que la organización cuente con miembros de varios estados europeos, pues el artículo 6º del Reglamento 1379/2013 dice que “las organizaciones de productores del sector pesquero y de productores del sector de la acuicultura podrán constituirse a iniciativa de los productores de productos de la pesca o de productos de la acuicultura, en uno o más Estados miembros”, pese a lo cual la figura organizativa transnacional ha tenido un desarrollo muy escaso desde que se creó en 2013, hasta el punto que solo hay ahora en toda Europa nada más que cuatro OPs transnacionales.

Además se da una alta concertación geográfica porque tres de ellas están en España y la cuarta en Holanda. En la acuicultura por su parte no hay ninguna organización reconocida a ese nivel. Por otra parte, de acuerdo con el estudio no todas las OPs que tienen miembros multinacionales están reconocidas como organizaciones transnacionales y hay un pequeño número de OPs nacionales que tienen miembros o barcos de más de un estado europeo, concretamente 11 de 216.

El deseo de crecimiento económico y de



Las OPs realizan tareas de subasta de pescado

mejora comercial deberían ser un incentivo suficiente para actuar a nivel transnacional, pero en la práctica eso no se ha traducido hasta ahora en Europa en forma de OPs transnacionales sino que se ha manifestado principalmente a través de otras formas más conocidas, como las adquisiciones internacionales o la cooperación transfronteriza a través de la participación en plataformas asociativas a nivel europeo o regional. A este respecto se suele olvidar que son posibles igualmente otras formas de cooperación finalista que aspiren a promover los intereses específicos del sector que pueden encontrar soluciones mutuamente aceptables y con las que abordar cuestiones de carácter más concreto o temporal como podrían ser por ejemplo la coordinación en temas de sostenibilidad.

En general hay una conciencia muy limitada acerca del estatus transnacional en el sector pesquero y cuál es su propósito tanto entre los propios productores como en los Estados. Esto es debido, según el estudio, a una falta de referencia explícita a esas organizaciones en la regulación

del mercado en Europa si como en la legislación estatal de desarrollo. Las organizaciones transnacionales carecen de visibilidad en el marco regulador, que no distingue lo suficiente entre OPs nacionales y transnacionales.

Junto a la escasez de las referencias legales, cuando las hay son muy genéricas y proporcionan poca información sobre lo que hacen, los instrumentos que utilizan, cómo se pueden fundar, reconocer, gestionar y controlar las OPs transnacionales. El resultado de todo ello es que los operadores económicos no entienden cuál puede ser su valor añadido con respecto a las organizaciones nacionales.

La revisión de la regulación europea sobre transnacionalidad pesquera revela fal-

Solo hay cuatro organizaciones transnacionales en Europa (tres en España y una en Holanda)

La gestión de los planes de producción y la financiación de las OPs transnacionales permanecen como cuestiones clave

ta de claridad concretamente en cuanto a la definición de la organización, pues no queda nada claro si el reconocimiento debe hacerse de acuerdo a la legislación de los estados en los que están registrados sus miembros, de los estados en los que los productores son nacionales, de los estados de la bandera de los buques de los miembros o de los estados donde están basadas las unidades de producción, en el caso de OPs la acuicultura.

También hay confusión sobre el reconocimiento del estatus de transnacionalidad debido a que el actual marco regulador no especifica si se deja a la discrecionalidad de las OPS que lo soliciten o si hay un reconocimiento sistemático por el Estado cuando una OP tiene miembros multinacionales.

La realidad es que hasta ahora los dos Estados (Holanda y España) que han reconocido OPs transnacionales han seguido distinto criterio, de tal modo que la autoridad competente de Holanda ha sido quien lo ha concedido directamente, y en cambio en España las OPs han tenido que solicitarlo.


La incertidumbre acerca de quien debería pedir el reconocimiento plantea la cuestión de si eso refleja correctamente el espíritu de la regulación europea, con arreglo al cual el status debería ser concedido a iniciativa de la propia autoridad nacional a todas aquellas OPs simplemente con miembros transnacionales.

El hecho de dejar esas cuestiones abiertas en el marco regulador europeo significa que, efectivamente, se da a los Estados más flexibilidad para adoptar sus medidas legislativas y reglamentarias. Ahora bien, otra cosa es que esa flexibilidad nacional se traduzca en diferencias que pueden afectar a unas condiciones de competencia iguales para todos en el mercado de la pesca en la Unión Europea

si cada Estado lo interpreta de distinta manera.

Dice el estudio que hay una clara oportunidad de valor añadido en una OP transnacional en la reglamentación europea con respecto a una que sea solo nacional, pero que la carencia de objetivos específicos resulta en la ausencia de un papel determinado en la OCM y en que los operadores no se animen a fundarlas. Lo cual se traduce en que si hubiera OPS transnacionales en vez de nacionales ahora mismo se crearía una notable incertidumbre en dos temas básicos para el funcionamiento del mercado, como son los planes de producción y comercialización y la cuestión de la financiación disponible en el fondo europeo para la pesca.

En el estudio se hacen, finalmente, las siguientes recomendaciones para incrementar la presencia de esta figura en la organización del mercado europeo: Que el apoyo a la cooperación y la transnacionalidad no debería estar limitado a la promoción del estatus de OP transnacional. Que la preparación y la difusión de guías

o documentación sobre OPs transnacionales supondría una gran ayuda para aclarar la reglamentación en cuanto a reconocimiento y a subrayar cuestiones de especial importancia cuando se produce la fundación o la gestión de una OP transnacional y que esa información se debería ofrecer on line en un solo lugar. Y que si se quiere que las OPs transnacionales jueguen un papel mas importante en el mercado, sencillamente se debería revisar la actual normativa. 

Conclusiones sobre el estatus de OP transnacional:

- 1) Insuficiencia de detalle y carácter auxiliar de la regulación europea de mercados para su promoción.
- 2) Limitada conciencia e incertidumbre entre los actores económicos acerca del propósito, beneficios, papel y valor añadido.
- 3) Mayor burocracia en comparación con una OP nacional.



Las Organizaciones de Productores realizan un importante papel en la comercialización pesquera

La flota vasca reduce las capturas un 11,48% y un 19,6% en valor



La pandemia está afectando a la actividad de la flota.

El registro de capturas de la actividad pesquera de las cofradías vascas en 2020 es un reflejo de las dificultades que han atravesado, en todo el sector pesquero, a raíz de la pandemia. Los problemas operativos por las restricciones, principalmente en lo referido a la costera de la anchoa, y la contracción de los precios en primera venta llevan a una reducción de los desembarques del 11,48 % en volumen y un 19,6 % en valor, según refleja el último Arrantza Behatokia, el Observatorio del Sector Pesquero del Gobierno de Euskadi.

La gran perjudicada de la pandemia fue la anchoa. Frente a las 13 200 toneladas de 2019, las cofradías solo desembarcaron 2584 toneladas.

Los puertos vascos recibieron 35.000 toneladas de especies en 2020

La reducción fue del 80,55 %. En valor, la reducción fue del 83 %, al caer de 17,2 millones de euros a 2,9 millones de euros en 2020. Esta situación se explica por la peculiar campaña del bocarte del Cantábrico noroeste de este año.

La pandemia cogió al sector en medio de la faena. Muchos buques se retiraron y esto permitió a la anchoa continuar su patrón migratorio. A finales de abril se concentraba en Cantabria y ya en mayo el cerco vasco tuvo que amarrar en Gijón para poder continuar la campaña. Así el grueso de las descargas en 2020 se produjeron en los puertos de Cantabria y Asturias. Según el informe, la flota vasca capturó un total de 4600 toneladas de anchoa, de las que cerca del 75% fueron comercializadas en puertos cántabros y asturianos y el restante 25%, en las cofradías vascas (20% en cofradías de Gipuzkoa y 5% en las de Bizkaia).

En total, las cofradías vascas descargaron 35 000 toneladas de productos del mar en 2020, frente a las 39 500 de 2019 y muy alejadas de las 53 500 de 2018. En términos económicos,

2020 arroja un resultado de 60,5 millones de euros, frente a los 75,3 de 2019 y los 83,4 de 2018.

La merluza también se ha visto reducida. Los desembarques descendieron un 23,97 %, registrando 473 toneladas, frente a las 620 de 2019. En valor, el descenso fue del 7,59%, un total de 7,5 millones de euros.

Buen registro en bonito y sardina

El año cerró en positivo para dos especies: bonito del norte y sardina. En el primer caso, aunque los desembarques se redujeron mínimamente en un 0,5 % -con 7900 toneladas-, el valor en primera venta se reforzó un 2,41%,

El 75% de la anchoa fue comercializada en puertos cántabros y asturianos


generando 28,6 millones de euros. La sardina en cambio experimentó un espectacular incremento del 117 % positivo en cuanto a volumen, pasando de 2997 toneladas a 6500 en 2020. Su valor en primera venta mejoró un 69,10, generando 4,7 millones de euros.

Por último, el cimarrón o atún, que en 2019 experimentó un importante repunte y dejó más de 1,1 millones de euros en las cofradías, se situó como segunda especie en cuanto descenso. Las descargas, de 13,1 toneladas (un

90 % menos) generaron 139 000 euros.

La decisión de la UE, tiene su origen en la propuesta de la ICCAT que se ha basado en las recomendaciones de su Comité Científico, y que ha tenido en cuenta los trabajos de investigación sobre el atún blanco elaborados por el centro tecnológico AZTI, entidad que atesora una trayectoria consolidada en el ámbito marino y cuenta con representación y liderazgo en los principales foros científicos internacionales que regulan la actividad pes-

quera como ICCAT y su homólogo en el océano Índico (IOTC).

Las investigaciones sobre al atún blanco de AZTI, miembro de la alianza científico-tecnológica BRTA, han sido financiadas en gran medida por el Gobierno Vasco, entre ellas las que sirvieron para la adopción de la primera regla de control de captura para los túnidos del Atlántico. 

El TAC de bonito del Norte sube a las 37.801 toneladas, un 12,5% más

Los pescadores del Cantábrico y Noroeste podrán pescar más bonito al aprobarse el aumento del TAC de la especie. La medida representa un incremento del 12,5% respecto al límite de 33.600 toneladas actuales, y servirá para fortalecer el sector pesquero vasco y la flota de bajura, cuyo ingreso principal es el atún blanco. La cuota en el año 2021 para el Estado español será de 17.704,08 toneladas.


La Unión Europea ha aprobado un incremento del total admisible de capturas de bonito del norte del 12,5% para el año 2021. “La medida fortalecerá el sector pesquero vasco y, especialmente, la flota de bajura, cuyo in-

greso principal es el atún blanco”, según ha valorado el Gobierno vasco. La decisión, en base a una próxima Recomendación que aprobará la ICCAT, se ha basado en estudios científicos liderados por el centro tecnológico AZTI y financiados por el Ejecutivo vasco.

El Gobierno Vasco muestra su satisfacción ante la reciente medida aprobada por la Unión Europea de anticipar la Recomendación de la ICCAT y situar el total admisible de capturas (TAC) de bonito del norte en 37.801 toneladas para el año 2021.

El incremento propuesto por la ICCAT es el segundo aumento consecutivo desde 2017,

año en el que el organismo aprobó un repunte del 20% al pasar de 28.000 toneladas a 33.600 toneladas. El nivel del TAC de 28.000 toneladas de 2017 fue el más bajo de la serie histórica.

Las últimas costeras de bonito se han cerrado de manera muy temprana al acabarse la insuficiente cuota asignada a la flota estatal. La reciente subida del TAC representa una importante decisión para el sector pesquero vasco en su conjunto y para la flota vasca de bajura en particular, ya que sus ingresos principales proceden del atún blanco. 

La flota vasca pone en marcha la campaña de verdel

La flota vasca pone en marcha la campaña de verdel de forma oficial, aunque la especie fue descargada el pasado viernes, en el puerto de Ondarroa, justo momentos antes en el que se inauguraba la nueva lonja del puerto vizcaíno. Cinco cajas fueron desembarcadas a un precio de 2,4 y 2,5 euros kilo, en la lonja. De esta manera, a partir de los próximos días, se espera la incorporación progresiva del conjunto de la flota a la campaña de esta especie. El director de Pesca del Gobierno Vasco, Leandro Azkue, expresaba como la Secretaría General de Pesca del Ministerio estaba negociando con la Comisión Europea el intentar elevar al 100% las posibilidades de capturas del verdel –también conocido como caballa– en el primer trimestre del año dada su “estacionalidad”. La cuota de caballa ha estado pendiente de los acuerdos Brexit entre la UE y


el Reino Unido, pero los pescadores tienen garantizado un volumen inicial, para iniciar las faenas.

Azkue indicaba que la propuesta inicial de la Comisión Europea pasaba por que para el primer trimestre hubiera disponible solo un 25 por ciento, cantidad que, tras “presionar”, se logró elevar al 60%.

Ahora, la Secretaría General de Pesca del Ministerio, trabaja con la Comisión Europea para “intentar elevar hasta el 100% las posibilidades de capturas en este momento hábil”. De momento a falta de cerrarse las negociaciones, la flota comenzará a trabajar con el 60 por ciento de la cuota del año pasado.

Después la anchoa

Tras la pesca de verdel después vendrá la pesca de la anchoa. Esta será la primera campaña de la flota pesquera

vasca, en donde están depositadas muchas esperanzas. Así, las campañas se convierten en muy prometedoras para la flota una vez que el TAC de anchoa ha subido a las 33.000 toneladas. En cuanto a la anchoa, Azkue también expuso afirmado que se afronta un “buen año” en el que se van a poder llegar a 33.000 toneladas las capturas, frente a las 29.500 del pasado año. Por ello, Azkue decía que, en lo que respecta a esta especie, las cosas van “razonablemente bien” en cuanto a cuotas. Hay que tener en cuenta que la flota del Cantábrico depende de las citadas cuotas del verdel (marzo) y la anchoa (abril, mayo y junio) y la del bonito. En vista de las cuotas se espera una actividad pesquera “importante”, en un escenario más claro en el que sólo falta por dilucidar la cuota final de verdel. 

La lonja de comercialización de Ondarroa comienza su actividad

La lonja del puerto de Ondarroa está completamente operativa, desde el día 2 de febrero, para así poder acoger los desembarcos de costera del 2021. Tras unas pruebas de la báscula, unos días después se permitió llevar a cabo los desembarcos. De esta manera, las capturas no quedarán al aire libre sobre el muelle sino que se descargarán directamente en las nuevas dotaciones evitando la pérdida de valor y garantizando así unas óptimas condiciones higiénicas y sanitarias para su manipulación.

La empresa que ha ejecutado la principal obra pública de los últimos años en los muelles vizcaínos ha realizado una inversión de 16,6 millones de euros, en un plazo de 47 meses de plazo establecidos para completar las distintas fases en las que se desarrolla el proyecto. El departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno vasco encargó los trabajos a la unión temporal de empresas formada por Bycam, Gaimaz y Altuna-Uria.

Ahora comenzará, en breve, el derribo de la antigua Cofradía de Pescadores que abrirá un amplio espacio para llegada de los camiones que trabajen en la lonja.



El puerto de Ondarroa descarga 40.000 toneladas de pescado al año mediante la actividad generada tanto a través de la Cofradía -sector de bajura- como por la pesca de altura, así como de la distribución de la asociación de Comercializadores de Pesca-do, que aglutina a 52 empresas, veinte de

ellas mayoristas.

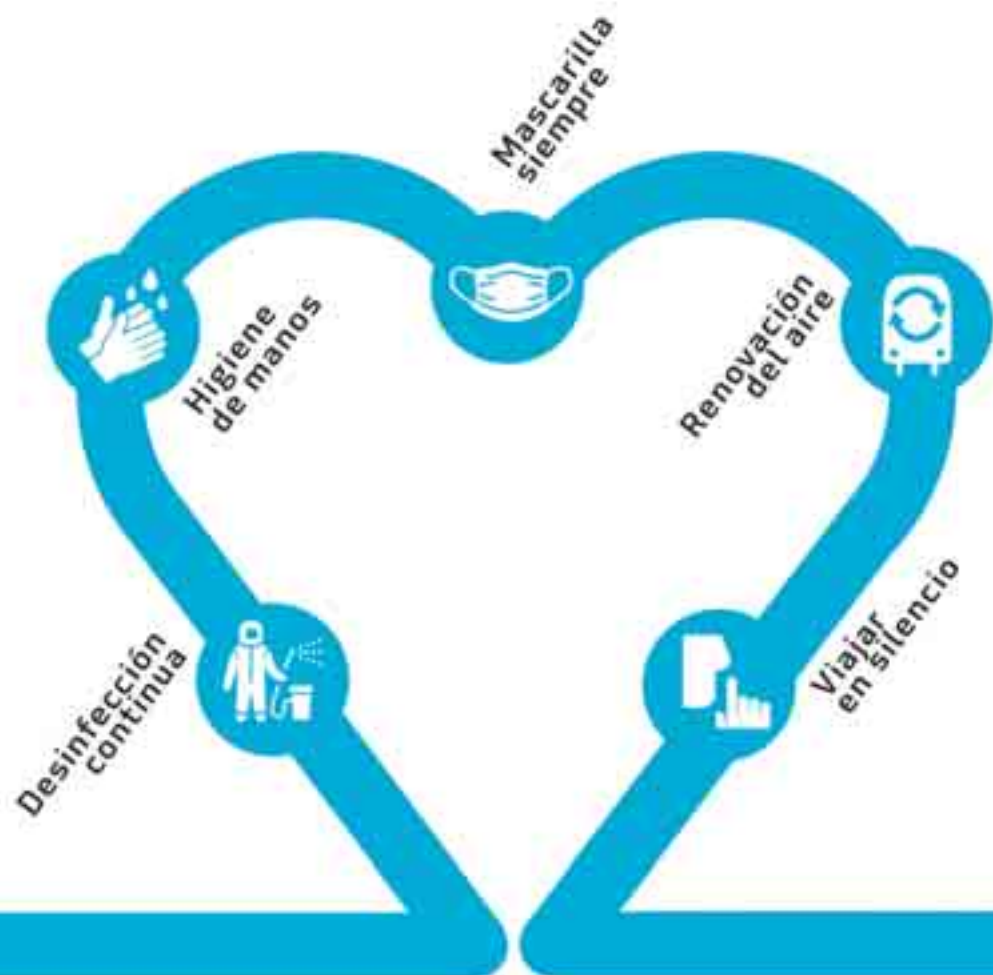
La lonja cuenta con un enorme edificio con planta en forma de 'L' que ocupa la mayor parte de la parcela disponible, de 7.939 metros cuadrados. Tiene una fachada traslúcida que permitirá que la instalación funcione como un faro por la noche.

Los accesos generales, la sala de subastas y el núcleo de comunicación principal de la sede administrativa, que se desarrolla en plantas superiores, están en el ángulo del edificio. Sobre el ala sur, por su parte, se desplegará una amplia cubierta transitable de uso público. 🌊



La nueva lonja de Ondarroa ha costado 19 millones de euros.

Con 8.000 m², se convierte en el mayor centro de descarga de capturas de todo el Cantábrico



CONTIGO HACEMOS TU VIAJE SEGURO

Tu seguridad es esencial,
el transporte público también.

#SeguroyEsencial

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Departamento de Sanidad y Consumo
Euzko Jaurlaritza
Euzko Legebiltzariaren
Euzko Legebiltzariaren

Departamento de Transportes y Turismo
Euzko Jaurlaritza
Euzko Legebiltzariaren
Euzko Legebiltzariaren

Indignación entre el sector atunero por las importaciones de 35.000 lomos de atún chinos



El sector atunero está en contra de las importaciones de atún de China.

Los atuneros españoles no dan crédito a las facilidades de la UE a China. La UE sigue dando más opciones a los lomos de atún chinos concediendo la entrada de 35.000 toneladas libres de impuestos para enviar a Europa.

Pese a todo el trabajo por mantener la sostenibilidad social de la especie y el esfuerzo realizado diferenciándose de otras flotas

bajo sospecha, la UE consigue dar más permisos a los lomos de atún asiáticos, capturados por barcos señalados por pesca ilegal y, lo que es peor, por explotación laboral y por contravenir los derechos humanos.

Las peticiones para que los contingentes arancelarios, esas partidas de materias primas de las que la UE es deficitaria y, por tanto, permite importar con un carga imposi-

Las importaciones de lomos han dejado sin trabajo a muchas personas en conserveras

tiva más reducida, cuando no nula no dañen al sector atunero comunitario no se ha vuelto a hacer el más mínimo caso. Pero en este problema que la industria de transformación es partidaria de elevar el volumen de lomos que puede entrar sin arancel en el mercado europeo.

Y, por otro, el de la flota atunera española, que lo pesca cumpliendo todas las exigencias laborales, sociales, medioambientales e higiénico sanitarias que impone Europa y para la que esa liberalización de cargas no tiene más apelativo que el de dumping. De hecho, la patronal pesquera europea, Europêche, ya solicitó a la Comisión que inicie una investigación sobre las importaciones de lomos de atún procesado procedentes de China libres de aranceles. El destino de casi tres cuartas partes de las toneladas que llegan para ser procesadas en las conserveras españolas proceden de ese país.

Los últimos contingentes aprobados por la UE dieron el visado sin coste a 30.000 toneladas de lomos de atún y, según tiene entendido el sector, esa será la cantidad que plantee España, a medio camino entre las 0 que sugiere la flota y los 50.000 que en la última negociación se propuso en una pasada edición de Conxemar.

El sorprendente interés polaco

Anteriormente Julio Morón, gerente de Opagac (Organización Productores Asociados Grandes Atuneros Congeladores), explicó en el Consejo una propuesta de com-



Helicóptero para detectar los cardúmenes de atún.

Los conserveros siempre han solicitado una importación de 36.000 toneladas

promiso de repetir esa cantidad. Sin embargo, la presidencia alemana atendió la demanda de un país como Polonia, «que no procesa atún y nunca había mostrado interés por ese producto», pero que en esta ocasión reclamó 85.000 toneladas. Así, la Comisión elevó la propuesta a 40.000 toneladas, para sorpresa e indignación de la flota.

Mil euros de diferencia

«Queda otra ronda y el Consejo todavía lo debe discutir», pero Opagac confiaba en que se rebaje el volumen, porque la entrada de lomos de atún chinos, «que ya tienen precios irrisorios aún con arancel, trastorna el



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

www.astillerosbalenciaga.com



Echa por tierra todo el trabajo por mantener la sostenibilidad social de la especie

mercado nacional». Si el atún de la flota española se vende a 4.100 euros la tonelada, el chino está a 3.100, «si encima se le exime del 24 % de arancel», el problema está servido, justifica Morón, que asegura que la flota europea «vende mejor en Bangkok que en Vigo», donde solía comercializar este producto.

El gerente de Opagac vincula la entrada de lomos chinos a la caída de la actividad en puertos gallegos eminentemente atuneros, como es el de A Pobra do Caramiñal, el principal puerto de descarga de atún entero congelado que está «prácticamente sin actividad». Una ralentización que ha constatado Portos de Galicia, que certifica que en julio se descargó un 18 % menos que el año an-


terior y en agosto la caída fue del 25 %, pero lo achaca a que la flota atunera estuvo parada en las Seychelles guardando cuarentena tras dar positivo por covid varios tripulantes.

Diferente precio entre el atún chino y europeo

Las diferencias de precio entre el atún europeo y el chino podrían explicarse por la «existencia de ayudas ilícitas y exenciones fiscales presuntamente concedidas por la Administración china al sector exportador de atún, tanto en lomos como en conserva». De esas prácticas de dumping tendría pruebas la patronal Europêche, que ha trasladado la información a la Comisión Europea, a la que solicita que abra una investigación. Ante tales evidencias, «el sector pesquero europeo insta a la UE a eliminar cualquier exención arancelaria actual y futura para los lomos de atún, que proceden fundamentalmente de China, y evitar así un daño mayor a la economía y al mercado», expone la patronal en un comunicado.

Europêche defiende que cualquier «subvención perjudicial o exención fiscal concedida a los exportadores chinos debería re-

Si el atún de la flota española se vende a 4.100 euros la tonelada, el chino está a 3.100

cibir toda la atención de la CE». De hecho, recordaba que en abril del 2016, EE. UU. ya presentó una solicitud formal a la OMC (Organización Mundial del Comercio) para que China aclarara las subvenciones a la pesca y las ajustara a las condiciones establecidas por esa institución. Sin embargo, y según apunta Europêche, este proceso parece estar lejos de completarse, pues las exportaciones de lomos de atún y sus procesados «pueden entrar en la UE en condiciones injustas, como ventas a pérdidas o subsidiados». España es una de las que más lomos importa. De las 30.000 toneladas que podrían entrar al 0 %, acaparó 20.853, y el 71 % procedían de China, según datos de la patronal comunitaria 



La especie cae a cubierta desde la red de cerco.



Capturas de listado o jumbo

Intereses contrapuestos entre sector extractivo y conserveros

En este problema están los intereses contrapuestos de atuneros y conserveros. En el caso de los segundos, la asociación Anfaco solicitó al MAPA que, en el marco de las negociaciones que se llevan a cabo para adoptar los nuevos contingentes arancelarios autónomos, defienda ante la UE el establecimiento de un contingente de lomos de atún dotado con una cantidad nunca inferior a 36.000 toneladas (0% de arancel), teniendo en cuenta las necesidades de abastecimiento de la industria transformadora de conservas de pescado y marisco y considerando también la tendencia hacia la liberalización de las conservas de atún en los Acuerdos Comerciales de la UE con Terceros Países..

Por su parte, Europêche pidió una investigación por las ayudas ilícitas y exenciones fiscales presuntamente concedidas por la Administración china al sector exportador de atún, tanto en lomos como en conserva.

Ante estas evidencias, el sector pesquero europeo insta a la UE a eliminar cualquier exención arancelaria actual y futura para los lomos de atún, que proceden fundamentalmente de China, y evitar así un daño mayor a la economía y al mercado. La importación de lomos de atún ha provocado en algunas zonas geográficas de España, como Galicia, -uno de los principales procesadores de conservas de atún del mundo-, que se hayan reducido significativamente los puestos de trabajo de limpieza de atún

entero y que representan el 60% de la mano de obra empleada por este sector, además del impacto en puestos de trabajo en sectores auxiliares, como el de descarga, transporte o almacenado.

Según la información de Europêche, los subsidios a las exportaciones de atún son una práctica comercial que no solo infringe las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC), sino que también amenaza la gobernanza sostenible de los océanos.

Además, Europêche advierte de que China ha expandido su flota de forma incontrolada en aguas lejanas hasta el punto de amenazar la seguridad alimentaria y las economías de las comunidades costeras de todo el mundo.🌊

tunaBraid
by Itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:
Eficacia con garantía y seguridad.



Pollig, Karmaga 1, Pab.2
48.270 Markina (Bizkaia) SPAIN
Tel. +34 94 6169406 Fax. +34 94 6169410
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

itsaskorda

Los esfuerzos para salvar a la anguila europea no son suficientes

Texto:
Beatriz Ramírez

El cumplimiento de la normativa comunitaria y legislación vigente es una de las formas de proteger y custodiar la biodiversidad que guarda nuestro planeta. A través de medidas de recuperación y conservación se ha podido mejorar el estado en el que se encontraban muchas especies amenazadas, como es el caso del lince ibérico, que tras dos décadas de trabajo y colaboración entre administraciones ha servido para evitar la extinción de este representativo felino en Andalucía.

No podemos decir lo mismo de la anguila común europea. Desde hace años esta peculiar especie ha disminuido tanto que actualmente solo llega a nuestras costas el 8,7% de las anguilas que lo hacían antes de 1980. La anguila común europea (*Anguilla anguilla*) está incluida en la Lista Roja de especies en peligro crítico por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) por multitud de factores, en su mayoría antropogénicos. Numerosos informes hablan de como la sobrepesca y tráfico ilegal; el aumento de niveles de contaminantes y patógeno; y la pérdida de hábitat por construcción de presas y obstáculos en los ríos son los causantes de que la especie se encuentre fuera de los límites biológicos permitidos.

España cuenta con planes de gestión dirigidos a la recuperación de la población



Anguilas para su preparación en restaurante

La anguila europea es una especie muy vulnerable y con gran tradición pesquera en muchas de las zonas donde se distribuye, encontrándose España entre los países con más actividad pesquera y comercial registrada a lo largo de la historia. A pesar de la incorporación y consolidación de normas y leyes relacionadas con la biodiversidad y hábitats, esta especie no se encuentra libre de peligro.

España se encuentra adherida a una serie de convenios internacionales que velan por la seguridad y amparo de la biodiversidad que alberga la península ibérica (Convenio de Río de Janeiro, 1992). El Convenio de Bonn (1979) apoya las medidas sobre la conservación de especies migratorias, como la anguila común europea, la cual realiza un camino de 8.000 km hasta reproducirse (Mar de los Sargazos). El Estado español también apuesta por la Protección del Medio Ambiente Marino Atlántico del Nordeste (Convenio OSPAR, 1992) y la protección del Mediterráneo (Convenio Barcelona, 1976), siendo esto una manera de proteger el há-

La gestión de la especie se ha visto obstaculizada por la falta de diálogo y coordinación

bitat de la especie, pero no a la misma de manera directa.

Algo que no podemos pasar por alto es el comercio ilegal que sufre esta especie desde España a muchos países asiáticos y del norte de Europa, por lo que se apoya en el Convenio CITES, sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, estando la anguila común europea incluida en el apéndice II. A nivel comunitario, el Reglamento N.º 1100/2007 establece el marco necesario para la protección y la explotación sostenible de la anguila común en la comunidad europea, haciéndose obligatorio el cumplimiento de las



Suelta de cría de anguila para garantizar la población.

disposiciones que dicho reglamento contenga por todos los países miembros de la UE.

Gracias a ello, España y sus comunidades autónomas cuenta con planes de gestión que ayudaran a la recuperación de la población de anguilas, ofreciéndole una

protección directa. Los planes de gestión de la anguila deben de incluir las medidas para su recuperación (Reglamento N.º 1100/2007), entre otras, reducir la actividad pesquera comercial, restricción de la pesa deportiva, medidas de repoblación, medidas estructurales para hacer los ríos transitables y mejorar los hábitats fluviales, junto con otras medidas ambientales.

Algunas comunidades cuentan con legislación propia para gestión de esta especie, pero otras siguen dejando de lado el peligro que ésta corre. A través de normativa básica como es la Ley 42/2007, Patrimonio Natural y Biodiversidad; la Ley 3/2001 de Pesca Marítima y la Ley 41/2010 para la Protección del Medio Marino se elabora un régimen de protección general que influye secundariamente en la conservación de la especie. A pesar de toda la normativa dedicada a la defensa de la biodiversidad, y concretamente de la anguila común europea, no es suficiente para su recuperación. El régimen jurídico de protección de la especie *Anguilla anguilla* no es lo bastante juicioso, y en el caso de España deja mucho que desear.

Sin embargo, durante 2019 los titulares en periódicos, distintas revistas de pesca y estudios científicos seguían reclamando una mayor protección de la especie. Por lo que tal vez sea necesaria una revisión y actualización de las medidas. La gestión

Solo llega a nuestras costas el 8,7 % de las anguilas que lo hacían antes de 1980

de la anguila común europea se ha visto obstaculizada por la falta de diálogo y coordinación. Se piensa que el beneficio económico que produce la pesca y comercio, legal e ilegal, de la anguila común europea, es una de las causas por la que la normativa no es lo suficientemente estricta.

Evaluaciones científicas

Según de varios informes del ICES, Consejo Internacional para la Exploración del Mar, hablamos de una reducción de capturas de anguila en Francia, Italia, España y Portugal de más de 2.000 toneladas en 1980 a 56,8 en 2019. El alevín de la anguila ha disminuido su reclutamiento de forma dramática. Las capturas de anguila adulta han pasado de unas 20.000 toneladas al año a mediados del siglo XX a unas 2.600 toneladas en 2018.

Actualmente existen proyectos de recuperación de la anguila como son Wgleel (ICES/CIEM), Eel Management Plans/EMPIS o el Proyecto SUDONGA. En junio de 2020, la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (GFCN) de la FAO lanzó un programa de investigación de la anguila común europea (*Anguilla anguilla*) cuyo objetivo es coordinar la gestión y recuperación de las poblaciones. La oficial para recursos pesqueros de la GFCM de la FAO, Elisabetta Betulla Morello reveló que el programa de investigación creará un marco común para la gestión de la anguila europea en el Mediterráneo. El marco de coordinación ayudará a reducir el impacto de las actividades de pesca y acuicultura, hacia la anguila europea, para conseguir alcanzar el stock deseado. Expertos siguen luchando por la recuperación de la anguila común, dejando claro que no merman las fuerzas de proteger a la especie. 🌊



Anguila europea.

La acuicultura se ha convertido en un aporte fundamental durante la pandemia para sostener la salud pública



La investigación en acuicultura es fundamental para el desarrollo del sector.

El año 2020 ha puesto patas arriba a la humanidad. Desde el pasado mes de marzo la pandemia por coronavirus ha arrastrado tras de sí, como un tsunami, a la sociedad y a la economía de todos los países del globo, sin excepción. Solo gracias a la meritoria resiliencia de la sociedad, a las políticas monetarias de los bancos centrales y a los avances científicos para la consecución de vacunas contra el virus se ha evitado hasta el momento una catástrofe total. Sin embargo, la incertidumbre sobre la situación general (sanitaria, económica y social) se mantiene y el escenario continúa siendo inestable y de gran preocupación.

Las ventas al canal minorista han continuado siendo dinámicas

El sector español de la acuicultura no ha sido, por supuesto, ajeno a ello. Desde un primer momento la Unión Europea y el Gobierno de España tuvieron claro que, inmediatamente tras la defensa de la salud pública, debía garantizarse a toda costa el aprovisionamiento de alimentos a la sociedad como algo esencial. En este sentido la producción en España de alimentos de origen acuático mediante acuicultura tuvo la consideración de sector esencial y la totalidad de las empresas españolas de acuicultura se mantuvieron activas. Sin embargo, las complicaciones operativas y la volatilidad de los mercados han sido retos difíciles de superar. Con las sucesivas olas de la crisis sanitaria el canal Horeca ha continuado básicamente inactivo, extinguiéndose la leve recuperación experimentada durante la temporada estival. Especialmente, ha quedado apagada la parte de Horeca dependiente del turismo y esto ha tenido un impacto grave sobre el sector de la acuicultura. Por el contrario, las ven-

El cierre del canal Horeca ha afectado al sector acuícola

tas al canal minorista han continuado siendo dinámicas, absorbiendo incluso parte de las ventas que solían encauzarse por Horeca. La capacidad de adaptación de muchas empresas de acuicultura, redirigiendo sus ventas de Horeca ahora hacia el canal minorista, ha demostrado ser esencial para la supervivencia de este sector. Por otra parte, se sigue observando una tendencia ascendente en la comercialización de pescado elaborado (sobre todo fileteado). La logística del transporte de pescado (tanto para el mercado, como en vivo) se ha ido recuperando de los cierres iniciales en primavera, excepto en los casos de fletes aéreos donde la disminución en el número de vuelos sigue impactando sobre su coste y disponibilidad.

Las diferentes especies de pescado de acuicultura han venido sufriendo el impacto de la crisis de manera dispar en sus precios. Los precios de primera venta (del acuicultor a su primer cliente) han caído en todos los casos, pero son especialmente bajos en el caso de la dorada debido a importaciones masivas a precios muy bajos desde Turquía y Grecia, y al del salmón de noruega que afecta directamente al de la trucha arco iris cultivada en España.

En los últimos meses de 2020 las Consejerías de Pesca de las Comunidades Autónomas comenzaron a publicar convocatorias de ayudas extraordinarias del FEMP (artículo 55: Medidas de salud pública) otorgando capital circulante y compensaciones a los acuicultores para paliar parcialmente las consecuencias de la Covid

Las campañas de comunicación van a ser ejes de acción de este sector

En general, las condiciones de elegibilidad para acceder a estas ayudas pueden considerarse razonables pero el monto de las ayudas individuales es insuficiente debido a las exiguas cantidades totales de fondos puestos disponibles en las convocatorias

A pesar de los incuestionables daños que ha dejado la pandemia de coronavirus, lo sucedido en 2020 aporta algunas lecciones que interesa reconocer. Una de ellas es la puesta en valor, nuevamente, del trabajo de los científicos impulsando el conocimiento y de la ciencia como elemento que resuelve problemas sociales tangibles. Por otra parte, la soberanía alimentaria (es decir, la suficiente disponibilidad de alimentos en cantidad, calidad y precio) vuelve a situarse alto en la agenda política, como pilar del estado de bienestar, tras casi cien años dándose por descontado, por lo menos en el mundo desarrollado. Y, por último, la solidaridad humana, que ha hecho patente que hay correas de transmisión internas en la sociedad que conectan partes que en ciertos momentos parecían independientes o libres de ataduras. 🌊



Planta de cultivo acuícola.

El Comité de Acuicultura de Andalucía define la estrategia 2021-2030

El Comité de Acuicultura de Andalucía ha diseñado una nueva Estrategia Andaluza para el Desarrollo de la Acuicultura Marina para el periodo 2021-2030. El resultado son once líneas estratégicas de actuación enfocadas al desarrollo de la innovación, la promoción en los mercados o la planificación de los espacios del litoral andaluz para acoger nuevas instalaciones de cultivo y la mejora de los procedimientos administrativos.

Esta estrategia plurianual de desarrollo de la acuicultura es una obligación para recibir fondos comunitarios para este sector. Andalucía contará con más de 20 millones de euros provenientes del nuevo Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (Fempa), que la Junta de Andalucía pondrá a disposición del sector hasta 2023 para apoyar la creación de nuevas empresas, la innovación y el desarrollo tecnológico de las empresas acuí-

colas, la puesta en valor de los pescados y mariscos que producen, el refuerzo del papel de las organizaciones de productores o el apoyo a las empresas que se han visto afectadas en su facturación por la pandemia, entre otras causas.

La acuicultura marina en Andalucía está integrada por cerca de un centenar de empresas que generan más de 2.000 empleos directos e indirectos. 🌊

Grupo Ricardo Fuentes culmina su proceso de especialización en atún rojo tras vender sus activos de dorada y lubina

A partir de ahora la empresa destinará todos sus recursos a la producción y comercialización del *Thunnus thynnus*. La actividad con el atún rojo ha centrado la transformación de esta entidad durante las tres últimas décadas. Con la venta de los activos de dorada y lubina se completa un proceso para reforzar su posición de liderazgo en esta industria.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*

Grupos Ricardo Fuentes refuerza su especialización en atún rojo con el acuerdo para vender sus activos de dorada y lubina a Avramar. Esta acción, prevista en su plan estratégico, posibilitará a la empresa española aumentar los recursos para la producción y comercialización de túnidos a nivel mundial. En concreto, todos los medios técnicos y humanos destinados hasta ahora a dorada y lubina se reconducen hacia el atún rojo.

“Se trata de una decisión estratégica que nos va a permitir ofrecer un mejor servicio a nuestros clientes actuales y llegar a nuevos mercados de forma más rápida. Es un proyecto apasionante que nos va a permitir reforzar nuestra posición de referencia en el sector del atún rojo. Seguiremos apostando por la innovación para ofrecer un producto de alta calidad”, ha explicado a Europa Azul David Martínez, director gerente de Grupo Ricardo Fuentes.

Esta reorganización permitirá al grupo empresarial optimizar su área de trabajo principal, ampliando la capacidad y velocidad de respuesta. Grupo Ricardo Fuentes comenzó

La nueva entidad agrupa a las empresas acuícolas Andromeda Group, Nireus, Selonda y Perseus



Almadraba gaditana en pleno trabajo

a exportar atún rojo capturado en el Mediterráneo a Japón en los años 90. Hoy está presente en más de veinte países de los cinco continentes. Aunque exporta la mayoría de su producción anual, tiene en marcha un proceso para reforzar la presencia de su atún rojo en el mercado nacional con un enfoque muy claro hacia la alta gastronomía.

Además, para consolidar su producto en todos los mercados, ha reforzado su actividad comercial lanzando una nueva marca, ‘Fuentes, el atún rojo’, que refleja el carácter familiar y artesanal de la empresa con más de 50 años de trayectoria.

Grupo Ricardo Fuentes comercializa anualmente 16.000 toneladas de atún rojo criados en las granjas acuícolas de Cartagena y San Pedro del Pinatar (Murcia), Túnez y Malta y en las almadrabas de Barbate (Cádiz), Portugal y Maruecos empleando a más de 900 trabajadores.

En Andalucía, además de gestionar el 50% de la almadraba de atún rojo en asociación con Petaca Chico, tiene instalaciones y puntos de venta en Cádiz, el Puerto de Santa María e Isla Cristina. Asimismo, el pasado mes de julio, tras una inversión de 1,4 millones de euros, Grupo Ricardo Fuentes inauguró en Huelva, junto a la nueva lonja, un espacio de mil metros cuadrados destinados a la venta al por mayor y a la elaboración de productos pesqueros.

Igualmente, el pasado mes de mayo, el Grupo finalizó la recuperación y renovación del vivero en San Pedro del Pinatar, que se había visto dañado en la DANA de septiembre de 2019. Estos trabajos, en los que invirtió cinco millones de euros, también sirvieron para reconvertir al engorde de atún rojo la parte del vivero que se destinaba hasta entonces a dorada y lubina.

Avramar surge de la unión de la acuicultura griega y española

Avramar se convierte en el mayor productor acuícola del Mediterráneo

La decisión empresarial de Ricardo Fuentes ha contribuido a que la nueva asociación Avramar se convierta en la marca líder mundial en lubina y dorada y en el mayor productor de pescado del Mediterráneo. Corvina y pargo rosado son otras especies que también comercializa esta nueva marca.

Avramar surge de la unión de la acuicultura griega y española, con el acuerdo de las empresas acuícolas Andromeda Group, Nireus, Selonda y Perseus. Así, Avramar suma un volumen de producción total de más de 70.000 toneladas y presencia en más de 30 países. Además cuenta con más de 2.300 empleados en Grecia y España. 🌊



Cuatro empresas acuícolas se han unido y reforzarán sus intereses.

ARRANKOBA
FROZEN FISH



EGIDAZU KAIA, 8
48700 ONDARROA
(SPAIN)

CIF: B-48119648
Tel.: 94 683 22 29
info@arrankoba.com



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



Decepción entre los pescadores andaluces por las cuotas que la UE propone para 2021

La Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape) ha mostrado su descontento con el acuerdo que los ministros de pesca de la Unión Europea han alcanzado en diciembre. Desde el sector se advierte de lo “peligroso” de este marco para los intereses socioeconómicos de los trabajadores, especialmente en el contexto de la pandemia por Covid-19 tras un complicado 2020.



La flota del Mediterráneo está muy molesta con la reducción de los días de pesca.

Texto y fotos:
Juanma Moreno

Faape denuncia la “falta de sensibilidad” de la Comisión Europea y señala que los Totales Admisibles de Capturas (TAC) propuestos para el nuevo curso supondrán un nuevo descenso de las posibilidades de pesca en especies demersales. Es el caso de pesquerías como la merluza sur (recorte del 5%), la cigala del Golfo de Cádiz (reducción del 15%), o el vo-

raz del Estrecho (un 20% menos). El sector andaluz avisa del riesgo de estas reducciones y pone en duda la rentabilidad de la actividad.

Especialmente complicada es la situación para los pescadores de arrastre del litoral mediterráneo, que sufrirán una nueva reducción de los días de pesca, esta vez del 7,5% debido al plan de gestión para los recursos demersales de estas aguas, y con la inclusión de zonas de veda permanentes.

Se trata de una flota que antes del polémico

La reducción del 7,5% de los días de pesca se suma al descenso del 10% establecido el pasado mes de octubre

reglamento comunitario ya había pasado de contar con 212 barcos a los 93 actuales. Esta reducción del 7,5% de los días de pesca se suma al descenso del 10% establecido el pasado mes de octubre. De acuerdo a datos de la Consejería de Pesca, estas reducciones afectan a 300 barcos y 2.000 pescadores en el conjunto de Andalucía y supondrán “una pérdida del 20% en la facturación del sector andaluz”, según expresa el ente en un comunicado.

La administración andaluza se ha alineado con los intereses de los pescadores y exige que se garantice la actividad y se modifique el reglamento para poder recuperar días de pesca perdidos. Igualmente, desde la Consejería de Pesca andaluza se reclaman al Ministerio “compensaciones inmediatas” para mitigar las reducciones de las posibilidades pesqueras.

Las medidas afectan a 300 barcos y 2.000 pescadores en el conjunto de Andalucía



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

Malestar del arrastre catalán con el MAPA por la negociación a Europa del Plan multianual de especies demersales mediterráneas

El sector pesquero del arrastre catalán y en general de todo el Mediterráneo español, está muy preocupado por la poca repercusión que ha tenido el gobierno español en la negociación de los ministros de Pesca de la Unión Europea que tuvo lugar antes de Navidad y en el acuerdo sobre la pesca para la flota comunitaria durante el 2021 para el Mediterráneo.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

Este acuerdo prevé entre otras medidas, un recorte del 5% en las capturas de merluza en aguas españolas y una reducción de los días de actividad del 7,5% para la flota de arrastre.

Si tenemos en cuenta que la media anual de días de trabajo de un barco del arrastre en Catalunya, es de 180 días, con esta nueva medida, los días de pesca disminuirían hasta los 166 días.


Este acuerdo, que el gobierno español considera beneficioso, dado que la idea inicial era reducir el esfuerzo en un 15%, ha sido muy mal recibido por los pescadores catalanes, a pesar de que piensan que todavía hay tiempos para evitar la desaparición del sector.

La flota pesquera catalana se ha reducido a la mitad en los últimos quince años. De las 1.382 embarcaciones que en 2003 pescaban en el litoral catalán, en 2018 quedaban 702. Además en Catalunya ya se practican otros procedimientos de reducción de esfuerzo pesquero como las vedas biológicas o la reducción diaria del horario de pesca.

El sector considera el acuerdo “una vergüenza”.

El sector considera el acuerdo “una vergüenza”. La propuesta del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (DARP) y el sector pesquero catalán del arrastre, es una apuesta decidida por cogestionar las políticas pesqueras, basada en los resultados del trabajo efectuado por pescadores, científicos y personal técnico de la Administración.

En cambio, el objetivo del Plan multianual de la Comisión Europea es el de llegar al RMS (rendimiento máximo sostenible) en 2025, de acuerdo con una reducción progresiva del esfuerzo de hasta un 40%, so-

portada por un informe elaborado por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca de la UE, a partir de datos antiguos que no se corresponden con la situación actual. 

La flota pesquera catalana se ha reducido a la mitad en los últimos quince años



De 180 días de media, de faenas, se pasarán a 166 días.



**EL AUTÉNTICO
ATÚN ROJO**
THUNNUS THYNNUS



Constituída la Organización de Productores Pesqueros de Pescado Azul de Catalunya

Su aspiración es tratar de mejorar el rendimiento económico de sus afiliados. Estas organizaciones pueden recibir ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca para su creación y para la preparación y ejecución de actuaciones efectuadas dentro de los planes de producción y comercialización aprobados.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

El Departamento de Agricultura de la Generalitat de Catalunya, mediante la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos, ha aprobado el reconocimiento de la Organización de Productores Pesqueros (OPP) de Pescado Azul de Catalunya.

Esta organización de productores, agrupa 14 embarcaciones de la flota cerquera de los puertos de la costa de Girona y uno de Barcelona, el de Vilanova i la Geltrú. Esta es una flota especialmente castigada por la bajada de sus capturas y el bajo precio obtenido en primera venta. La creación de esta OPP es una buena noticia para este sector dado que se trata de una herramienta que permite la gestión dinámica de la actividad pesquera orientada a mejorar el rendimiento económico de sus afiliados.

El establecimiento de estas organizaciones de productores del sector pesquero y acuícola es una política prioritaria del departamento de Agricultura catalán, en la cual se han invertido muchos esfuerzos los últimos años y que se cristaliza con esta iniciativa.

Las organizaciones de productores pesqueros (OPP) son organismos creados por productores del sector pesquero, reconocidos oficialmente y que representan los elementos básicos de la Organización Común de Mercados. Las organizaciones de productores se encar-

gan de la gestión diaria de la pesca y ejercen una función esencial en el funcionamiento de la Política Pesquera Común y la Organización Común de Mercados.

La finalidad de las OPP es permitir que los productores (armadores y pescadores) cooperen en la gestión de sus recursos con coherencia económica y ecológica. Por eso, sus objetivos son garantizar el ejercicio racional de la pesca, mejorar las condiciones de venta de su producción, favorecer la programación de la producción, adaptar la oferta a la demanda,

concentrar la oferta, estabilizar los precios y fomentar métodos de pesca que favorezcan la pesca sostenible. Se trata de un instrumento que permite la gestión colectiva de las actividades de los productores y poder tomar medidas adecuadas para el logro de sus objetivos.

Las OPP pueden recibir ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) para su creación y ayudas para la preparación y ejecución de las actuaciones efectuadas dentro de los planes de producción y comercialización aprobados.

Armadores y pescadores cooperarán en la gestión de sus recursos con coherencia económica y ecológica



Barcos de cerco de la costa de Girona.

Las reservas marinas de interés pesquero, faros de educación

Un mar protegido es un magnífico profesor

Durante 2020 hemos podido ver en fotos y vídeos, diferentes manifestaciones de explosiones de vida en el litoral que algo tienen que ver, sin duda, con una menor frecuentación humana por el confinamiento por la COVID 19. De eso saben mucho los servicios de las reservas marinas que dedican parte de su tiempo a colaborar con profesores y alumnos, explicando y mostrando los resultados de las reservas donde los respectivos planes de gestión se elaboran bajo el prisma de la protección y de la regulación de usos con criterios restrictivos, en beneficio de todos..

Es también por esta razón por la que el Plan de Acción para la Educación Ambiental para la Sostenibilidad (PAEAS) 2020 – 2025 auspiciado por el CENEAM – MITERD (Centro Nacional de Educación Ambiental del Ministerio para Transición

Ecológica y Reto Demográfico) solicitó en 2020 a la Dirección General de Pesca Sostenible la participación de la unidad de reservas marinas en el grupo de trabajo de Espacios Naturales Protegidos en el seno del PAEAS. Así, hemos aportado expe-

riencias en información, formación y educación ambiental y patrimonial realizadas en las Reservas Marinas, contando las propuestas que da la mar a los cuidados propiciados en las reservas marinas. 🌊



OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1875

FOR ALL YOUR ROPE NEEDS



Main Office and Factory
Rua do Outeiro nº 906, 4475-150 Esposende - Portugal
Phone: +351 229 434 800 | Fax: +351 229 434 898
E-mail: geral@oliveira.pt



Cumplidas casi todas las actuaciones previstas en el Programa de mujeres del mundo rural y marítimo de Catalunya 2016-2020

El Departamento de Agricultura, dentro del marco del fondo PROAVA del Departamento de la Vicepresidencia y de Economía y Hacienda, ha encargado una evaluación de los resultados de este Programa que nació con la voluntad de impulsar mejoras para las mujeres que viven y trabajan en los entornos rurales y marítimos de Catalunya.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

El grado de ejecución del Programa de mujeres del mundo rural y marítimo de Catalunya 2016-2020 ha sido prácticamente total. Así lo indica el trabajo de evaluación encargado por el Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, con el apoyo del Departamento de la Vicepresidencia y de Economía y Hacienda, con el objetivo de generar aprendizajes sobre el diseño y la implementación del Programa e identificar propuestas de mejora para el futuro Programa.

El Programa de mujeres del mundo rural y marítimo de Catalunya nace de la voluntad política y técnica de incorporar la transversalidad de género y el empoderamiento de las mujeres en las políticas del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. En el marco de la Ley 17/2015, de igualdad efectiva de mujeres y hombres, nace la segunda edición del Programa, que alcanza el periodo 2016-2020, con la finalidad impulsar mejoras para las mujeres que viven y trabajan en los entornos rurales y marítimos de Catalunya.

Se trata de un Programa orientado a lograr la igualdad entre mujeres y hombres en el mundo rural y marítimo a través del empoderamiento de las mujeres en todas sus vertientes. Establece 5 objetivos estratégicos, cada uno de los cuales engloba una serie de objetivos específicos

Nace de la voluntad política y técnica de incorporar la transversalidad de género



Crece el empoderamiento de la mujer en la actividad pesquera.

concretados a partir de un proceso participativo con agentes del sector.

Cada uno de los objetivos específicos ha desplegado una serie de actuaciones que se han definido y aprobado anualmente atendiendo la disponibilidad presupuestaria y las prioridades de cada unidad ejecutora. Las actuaciones cuentan con un sistema de indicadores utilizados en el seguimiento anual del Programa.

Alternativas e incertidumbres


El análisis de los componentes y los retos que se han llevado a cabo en el despliegue del Programa indica que su diseño ha sido coherente en términos generales y que su estructura se vio condicionada por las herramientas de planificación del momento en que se realizó. Por esta razón, hay algunas oportunidades de mejora en la concreción de los colectivos diana y sus necesidades, la alineación de los objetivos, la concreción de los resultados y la disposición de los indicadores.

Destacan los resultados y cambios impulsados por algunas de las actuaciones analizadas (impulso del asociacionismo, recursos específicos en el ámbito pesquero y marítimo, etc.) y se identifican oportunidades de mejora para algunas otras.

La evaluación también destaca que los mecanismos de gobernanza han sido estratégicos en el despliegue del programa. Estos mecanismos son el Grupo de Trabajo de Transversalidad de Género (GTTG), la Red de dinamizadoras y el Consejo Asesor de Mujeres del Mundo Rural y Marítimo. El rol del Gabinete Técnico en este proceso ha sido clave en la coordinación de las actuaciones, el impulso del proceso de despliegue y la identificación de nuevas actuaciones.

Retos de futuro

Con vistas a la elaboración del próximo Programa 2021-2025, el trabajo de evaluación plantea algunas recomendaciones, como por ejemplo hacer uso de la Teoría del Cambio para su diseño, ampliar los recursos destinados al Programa y a la Unidad de Igualdad de Género para mejorar el logro de los resultados esperados, y desplegar un sistema de seguimiento orientado tanto al logro de los resultados esperados como al grado de implementación.

Además, también señala que sería recomendable identificar las necesidades de apoyo financiero de las iniciativas de las mujeres en el mundo rural y dotarse de una estrategia de financiación que aborde la diversidad de necesidades. 

Una guía de especies de la pesca recreativa en la costa catalana trata fomentar una práctica responsable

Se estima que en Catalunya hay cerca de 54.000 pescadores recreativos marinos que practican como mínimo una de las tres modalidades, sea la pesca desde la costa o embarcación o la submarina. Esta guía de bolsillo pretende ser una herramienta útil para facilitar la identificación y la comparación de algunas especies y conocer más sobre su estado actual.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

La Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Catalunya pone a disposición de la comunidad de pescadores recreativos y de todo el mundo interesado una guía que aporta información sobre las principales especies objetivo de la actividad, para dar así a conocer las principales características biológicas, ecológicas y legales y promover unos hábitos de pesca responsables en beneficio de todo el mundo.


Con esta guía, se quiere hacer tomar en consideración las características biológicas de las especies y la información sobre los ecosistemas que habitan a fin de que la actividad pueda practicarse de manera sostenible, puesto que esta práctica representa una fuente de presión más sobre el medio marino. De acuerdo con el estudio del Instituto Catalán de Investigación para la Gobernanza

de Mar (ICATMAR) publicado en 2020, se estima que hay en Catalunya cerca de 54.000 pescadores recreativos marinos que practican como mínimo una de las tres modalidades, sea la pesca desde costa o embarcación o la submarina.

La publicación incluye un listado de algunas de las 65 especies objetivo de la actividad, teniendo en cuenta las 3 modalidades de pesca y su estado de vulnerabilidad, obtenidas gracias a los resultados de las encuestas realizadas a los practicantes de la actividad en Catalunya, recogidos en el estudio de ICATMAR, junto con el asesoramiento de practicantes expertos en la materia.

65 especies

La guía presenta ilustraciones de las 65 especies y comprende los datos siguientes: los nombres comunes en catalán, castellano, inglés y francés; la modalidad con que se suelen pescar (costa, embarcación o submarina); la talla mínima legal (en cumplimiento de la normativa estatal y europea);


la talla de primera madurez entendida como una estimación de la medida a la cual el 50% de los individuos de una especie son sexualmente maduros (extraída de la literatura científica); los periodos y picos de reproducción, dado que se consideran momentos de máxima vulnerabilidad para la especie (extraídos de la literatura y el conocimiento científico); el rango de profundidades donde vive la especie según si es ausente o presente de manera irregular o si tiene máxima presencia; el hábitat donde se suele encontrar la especie (clasificación según 9 tipos de hábitats: mar abierto – lejos de la costa, mar litoral – cerca de la costa, costa rocallosa, playas y arenales costeros, bahías marinas – incluidos estuarios, puertos – ambientes urbanos y artificiales costeros, praderas de fanerógamas, fondos sedimentarios – de barro, arena y grava, y rocas profundas – y barcos hundidos); periodos de veda para las dos especies que presentan en la actualidad: las erizas y la sepia, y una escala aproximada en cada página para tener una estimación de la medida estándar de cada especie. 

Cada especie contiene datos de su morfología y población

Cada especie contiene un comentario con algún rasgo característico, bien de su biología, bien de su morfología o bien de su estado poblacional actual. Además, para mejorar el conocimiento que se tiene sobre el estado de las especies, se incorpora el concepto de vulnerabilidad. Las especies vulnerables se caracterizan por tener un crecimiento lento y una longevidad elevada, o bien por tener un potencial reproductor bajo, o bien por estar incluidas en los convenios internacionales de protección de la biodiversidad, y sobre las cuales hay que tener una concienciación especial. Estas especies tienen un distintivo ante el nombre común en catalán según 3 rangos de vulnerabilidad establecidos: media, elevada y muy elevada. Para ayudar a disminuir las capturas de individuos por debajo la talla mínima legal o talla de primera madurez, la guía

tiene una regla en un lateral que puede ser empleada con ese objeto. Es esencial respetar las tallas mínimas y no capturar juveniles y especies vulnerables y protegidas.

Así pues, esta guía de bolsillo pretende ser una herramienta útil para facilitar la identificación y la comparación de algunas especies objetivo y conocer más sobre su estado actual. No obstante, dado que algunos datos pueden ir variando, se irá actualizando según los cambios normativos o adelantos científicos.

En la elaboración de esta guía, se ha contado con la colaboración y el asesoramiento científico de ICATMAR, practicantes expertos de la actividad e investigadores expertos en alguna de las especies objetivo para corroborar los datos presentados. 

La ventresca y el lomo de atún rojo Balfegó galardonados con tres estrellas oro por el International Taste Institute

Balfegó, empresa especializada en pesca, acuicultura y comercio de atún rojo del Atlántico y el Mediterráneo, ha sido galardonada por el International Taste & Quality Institute (iTQi), líder mundial en certificación de alimentos y bebidas. Concretamente, esta institución ha reconocido a los dos productos presentados por Balfegó, el lomo y la ventresca de atún rojo, con la máxima puntuación (tres estrellas) de su galardón Superior Taste Award.

Este premio, que conlleva un certificado de sabor y calidad en línea con las estrellas Michelin, supone una ventaja competitiva y un nuevo espaldarazo para Balfegó en el sector de la alta gastronomía. Tanto el lomo como la ventresca han superado un riguroso proceso de selección, consistente en un análisis sensorial a ciegas de productos procedentes de más de 120 países, y han sido evaluados por 200 de los más reputados chefs y sumilleres de todo el mundo, siguiendo un enfoque sistemático según criterios de olfato, apariencia, sabor, textura y sensación final.

El lomo y la ventresca de atún rojo Balfegó han logrado la puntuación máxima en este proceso, tres Estrellas oro que acreditan un "Sabor excepcional", a juicio del iTQi. Para Juan Serrano, director general de Balfegó, "el Superior Taste Award es un gran reconocimiento a los esfuerzos de nuestra empresa por ofrecer productos de alta calidad y una experiencia gastronómica de primer nivel. Nos enorgullece contar con estas tres estrellas que corroboran el porqué grandes chefs de nuestra cocina eligen atún rojo Balfegó. Lo hacen por su sabor, textura, calidad y su versatilidad extraordinaria, pero lo hacen también por ser un producto con nombre y apellidos, sostenible y trazable desde su origen".

El lomo como la ventresca han superado un riguroso proceso de selección



Lomo en sakus.

Hace ya años que Balfegó se decantó por la gastronomía como la mejor opción para acercar, a las mesas de los consumidores españoles, su producto, el Atún Rojo Balfegó, pescado y gestionado de manera sostenible, desde una perspectiva de innovación, trazabilidad y calidad extra.

El reconocimiento del International Taste & Quality Institute a la excelencia del atún rojo

“El Superior Taste Award es un gran reconocimiento a los esfuerzos de nuestra empresa”

Balfegó se suma a los dos certificados AENOR a la sostenibilidad medioambiental y frente al COVID-19, obtenidos durante la crisis sanitaria, sellos que avalan los sistemas y protocolos adoptados por Balfegó tanto en sus centros de producción, como en el desarrollo de sus actividades gastronómicas y turísticas, así como la trazabilidad, la autenticidad y las buenas prácticas de la empresa tanto en mar como en tierra. 🌊



Balfegó recibe premios por los lomos de atún y su ventresca en Taste Award.

Todos los sectores pesqueros solicitan la vacunación

Todos los sectores pesqueros solicitan que se priorice la vacunación de los sectores pesqueros. Alegan que conviven en espacios en los que es difícil cumplir las recomendaciones y que no tienen cerca la atención hospitalaria en caso de resultar infectados de Covid. En esta dirección, la flota atunera española, agrupada en la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC), ha pedido al Gobierno y a las comunidades autónomas prioridad en la vacunación para sus 1.200 tripulantes, de los que 650 son extranjeros y 550 nacionales. Todo ello, con la necesidad de operar el relevo de cientos de marineros en el primer semestre de este año, a través de los puertos de Abidjan (Costa de Marfil), Victoria (Seychelles) y Manta (Ecuador).


Si en diciembre la petición de priorización de los pescadores como sector esencial se formulaba “dentro de las posibilidades de programación que establezca Sanidad” y con total respeto a la misma, desde la Cooperativa de Armadores de Vigo, ARVI, se han dirigido con nuevo escrito a las autoridades de Sanidad del Estado y de la Xunta de Galicia proponiendo algunas pautas respecto al proceso vacunal, con el fin que se establezcan algunas pautas respecto al proceso vacunal. En este sentido, solicitan que se establezca para la flota pesquera vacunas monodosis, (p. ej. la vacuna de Janssen que al parecer será aprobada a primeros de marzo), al requerir una sola dosis. Esto permitirá solventar la problemática que generaría la administración de la segunda dosis de recuerdo, dadas las condiciones especiales que los pesqueros representan como centros de trabajo, en general para todos los pescadores, pero especialmente para las flotas de altura y gran altura, cuyos tripulantes tienen periodos de embarque superiores al plazo necesario para administrar la segunda dosis de recuerdo.

También desde ARVI solicitaban el establecimiento de pautas vacunales conjuntas de tripulación de cada barco (todos los tripulantes en un solo turno); si los tripulantes tuviesen que atender directrices de grupo vacunal distintas, por las que acudan a centros de salud diferentes, en plazos diferentes, será muy difícil, por no decir imposible realizar satisfactoriamente las necesarias vacunaciones, y en muchos casos quedarán tripulantes sin vacunar.

Por este motivo, desde ARVI solicitan que ambas ideas sean valoradas por Sanidad y por la Comisión de Salud Pública, que decide las cuestiones relativas a la vacunación, de modo que respetando el orden que se establezca para vacunar a los pescadores en general (tanto de bajura como de altura y gran altura), se puedan incorporar estos dos factores organizativos en su proceso vacunal.

Aetinape

Que la pesca y los marineros son servicio esencial de la economía quedó patente ya des-

de el primer momento en que se decretó el estado de alarma a raíz de la crisis sanitaria del covid. Por ello, la Asociación Española de Titulados-Náutico Pesqueros (Aetinape) cree que esa consideración debe prevalecer a la hora de elaborar los planes de vacunación españoles. Eso es lo que la entidad solicitará al Ministerio de Sanidad para que dé directrices a las comunidades autónomas para que articulen el calendario contando con la gente que se embarcará en fechas próximas. 



Todas las flotas insisten en ser vacunadas.

La pesca fresca ha descendido un 20 por ciento en los puertos del Estado

Puertos del Estado ha hecho públicas las estadísticas de cierre de 2020 en las que se refleja un importante descenso en la descarga de pesca fresca en las principales lonjas del país. En total se contabilizaron 164.450 toneladas de pescado, un 19,93 % menos que el año anterior. En el mes de diciembre se subastaron 9.084 toneladas. El 2020 ha estado marcado por la incidencia de la COVID-19, que afectó tanto al volumen de las descargas como al valor, principalmente de aquellas especies dirigidas al canal HORECA.

En total se contabilizaron 164.450 toneladas de pescado

La primera lonja de España según los datos de Puertos del Estado es la de Vigo, con un cómputo total de 36.797 toneladas en 2020. Esto es un 53,89 % menos que en 2019, si bien esta pronunciada bajada se debe al fin de la inclusión en la contabilidad estadística de los mejillones de viveros flotantes. La próxima serie estadística, enero de 2021, será la primera en comparar dos ejercicios sin el efecto distorsionador del bivalvo.

A Coruña terminó el año con 33.299 toneladas de pescado fresco en su rula, un 7,31 % menos que en 2019; en el mes de diciembre las descargas fueron de 1.730 toneladas. En Pasaia durante 2020 se registraron 20.462 toneladas, un 6,52 % menos que el año anterior; en el mes de diciembre las descargas fueron de 1.546 toneladas.

La lonja de Avilés cierra 2020 con un importante crecimiento, del 42,54 %, y 17.811

La primera lonja de España es Vigo con un cómputo total de 36.797 toneladas

toneladas de pesca fresca. Este aumento se debe a factores coyunturales como el aplazamiento de la costera de la anchoa, que dio tiempo al pelágico a llegar a la costa asturiana desde el País Vasco, y otros de carácter estructural como el traslado de varios arrastreros portugueses a las dársenas de Avilés para la captura de caballa.

Bahía de Cádiz cierra la lista de los cinco primeros con 15.545 toneladas, un 2,35 % menos que en 2019. En el mes de diciembre se vendieron 912 toneladas. 🌊



La lonja de comercialización de Ondarroa ha entrado en funcionamiento para la descarga de especies del Cantábrico.

Un 8,65 menos en toneladas de tráfico comercial

El sistema portuario español cerró el ejercicio 2020 con 515.682.392 toneladas movidas, lo cual ha supuesto un descenso del 8,65% respecto al año anterior. El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, valoró positivamente los resultados, recordando que en el primer semestre de 2020 se pronosticaba un cierre en negativo que podría hacer perder entre el 10% y el 16% de los tráficos. “Durante este ejercicio veremos una recuperación gradual de los tráficos hasta alcanzar cifras similares a 2019”, señala el organismo.

El sistema portuario español cerró el ejercicio 2020 con 515.682.392 toneladas

A pesar de haber cerrado el ejercicio con unas bajadas generalizadas en todas las formas de presentación de las mercancías, la mercancía general, la que más valor aporta a la cuenta de resultados de los puertos, y que supone cerca del 52% del total movido, ha recuperado en el último cuatrimestre gran parte de lo perdido desde el inicio de la pandemia. “Productos como los abonos, aceites, frutas y hortalizas han contribuido con sus incrementos a alcanzar los 261,6 millones de toneladas movidas, reduciendo el descenso al -4,5% respecto a 2019”, indica Puertos del Estado.

Los graneles líquidos, el segundo grupo de mercancías más numeroso con 167,1 millones de toneladas, el 33% del total, descendieron un 10,7%, lastrados por la bajada de biocombustibles, petróleo crudo y fueloil, aunque también ha habido productos que se han incrementado como el gasoil.

Los graneles sólidos, con 77 millones de toneladas movidas, el 15,2% del total, han sumado un mes más de descenso, constatándose el desplome del tráfico de carbón (-24,3%), debido al acuerdo de cerrar centrales carboeléctricas para mitigar el cambio climático, y algunos productos de construcción como el cemento (-9%) y el asfalto (-6,7%).

“Afortunadamente, la posición estratégica de los puertos españoles en el contexto del comercio mundial y de las principales rutas marítimas, han permitido que las mercancías en tránsito siguieran creciendo hasta los 156 millones de toneladas, un +0,8% más que en 2019, lo cual representa que se mantiene el ratio de que 1/3 de las mercancías movidas en nuestros puertos tienen como destino final otros países de nuestro entorno”, aseguran desde Puertos del Estado 🌊

NABERAN

Una tradición innovadora

Nos embarcamos en proyectos en los que combinamos la tradición del saber hacer y la innovación de las nuevas tecnologías. Porque al fin y al cabo: **somos tu aliado en la mar.**

www.naberan.com

NABERAN SAREAK S.L.

Mutikano Industrialdia B
20830 Mutikoa - Gipuzkoa
+34 943 895 122 | naberan@naberan.com

NABERAN FRANCE SARL

Avenue de la République
ZA Ponguenor - 29730 Le Guilvinec (France)
+33 298 582 739 | naberan@naberan.com

NGOM & FRERES

7 AVENUE BALLAT X RUE DE L'ADMINISTRATION
17100 DAKAR - SENEGAL
Tel: 0022138424130 | ngfokpoom@gmail.com

Alarmante descenso del consumo de pescado fresco en los hogares españoles

De la mano del sello Crianza de Nuestros Mares, una nueva encuesta realizada en enero de 2021, confirma la trayectoria decreciente del consumo de pescado fresco en los hogares españoles. La frecuencia a principios de año ha sido de 1,7 raciones semanales por persona. Descubrimos los cambios en los hábitos de consumo de este producto vital para la salud.

Texto: Teresa Montero.

Fotos: Agr Food Marketing

Un año más el sello de origen Crianza de Nuestros Mares ha encargado a la consultora GfK un sondeo para conocer la evolución del consumo de pescados frescos en los hogares españoles.

Así durante la semana del 4 al 11 de enero de 2021, esta compañía de investigación de mercados ha realizado 1.005 entrevistas a una muestra representativa de la población española, tanto por su distribución geográfica como por su configuración socioeconómica.

Del análisis de las respuestas obtenidas durante las encuestas, efectuadas con personas de todo el país, se ha obtenido una radiografía del estado actual del consumo de productos frescos del mar en los domicilios españoles.

Menor consumo

Es momento de recordar que las autoridades sanitarias, a través de la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN), recomiendan que la presencia de pescados y mariscos en cualquiera de sus formatos (frescos, congelados o conservas, marinos o fluviales) alcance una cantidad entre tres y cuatro raciones por semana.

Según los resultados recogidos de la extrapolación estadística del universo configurado por el sondeo de GfK, se observa un notable descenso con respecto a las cantidades de pescado fresco recomendadas por las autoridades que velan por la salud pública.

Así, la tendencia descendente de la presencia de este producto en los hogares se confirma, siendo la frecuencia de consumo a 1,7 raciones a la semana, por debajo de las recomendaciones de las autoridades sanitarias. Un nuevo hito en la

El precio (65,4% de los encuestados) es el principal motivo por el que no se consume pescado fresco con la frecuencia deseada

trayectoria decreciente, a nivel nacional, de la media de consumo de pescados frescos en los hogares españoles.

El año pasado, el mismo muestreo realizado sobre los hábitos de consumo arrojó una cifra de dos veces a la semana. Y en el 2017 el 51,3% de los hogares consultados realizaban un consumo medio de pescado fresco superior a dos raciones por semana.

Actualmente, algo menos de la mitad del consumo declarado de pescado fresco en los hogares (45,8%) se sigue realizando con una frecuencia mínima de dos veces a la semana. Y tan sólo un 1,4% de hogares declara consumir pescado fresco todos los días.

Lo preocupante es que hasta un 30% confirma que solo ingiere pescado fresco una vez por semana y un 6,2% una vez al mes.

Razones económicas

Y aunque los ciudadanos de nuestro país conocen las ventajas nutricionales de la incorporación de pescados a su alimentación, no consumen la cantidad recomendada por las autoridades sanitarias. El precio y la debilitada situación económica de los hogares está como trasfondo de la situación.

Siete de cada diez españoles, el 73,5%, afirma que





La crisis desploma la frecuencia del consumo doméstico de pescados frescos hasta 1,7 veces por semana

En los hogares con hijos se observa mayor consumo de pescado fresco que en aquellos en los que no conviven niños. Atendiendo a la edad, es en la franja que va de los 50 a los 65 años en la que se produce la menor frecuencia de consumo medio. Y la mayor, corresponde al intervalo que va desde los 30 a 39 años.

Se desea consumir más

Además, esta encuesta pone de relieve cómo, a pesar de que los españoles son conscientes de la necesidad de aumentar el consumo de pescado fresco, la brecha entre lo que se quiere consumir y lo que se consume se está abriendo cada vez más.

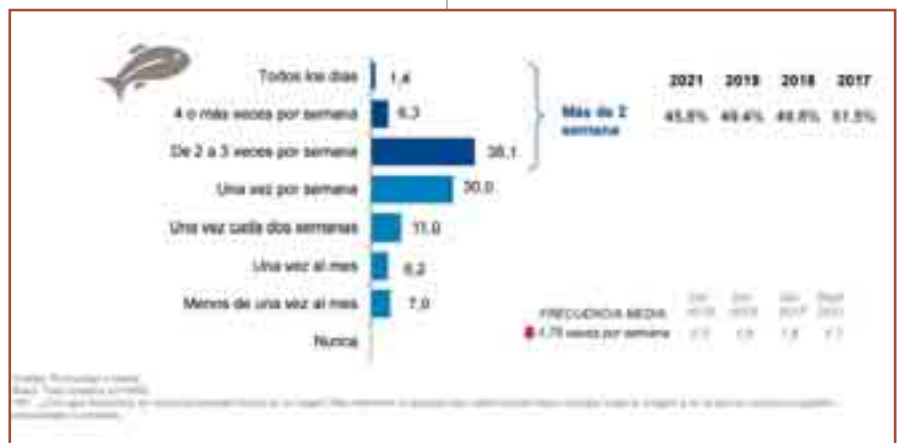
Sólo un 45% de personas reconoce consumir pescado fresco más de dos veces por semana

le gustaría superar la barrera de las dos raciones de pescados frescos a nivel doméstico semanales, cosa que no hacen, en un 65,4% de los casos, por razones económicas. En las franjas más desfavorecidas de la población, este porcentaje se eleva hasta el 76,8%.

El perfil del consumidor más intenso de pescado fresco en casa, que llega a las dos raciones semanales, sería un hogar residente en el norte de nuestro país, con hijos y con nivel socioeconómico alto, medio-alto y medio.

Por el contrario, los segmentos de población con una menor frecuencia media de consumo más baja los forman los domicilios de personas con un nivel socioeconómico bajo y medio-bajo, sin hijos, de la zona noreste y entre 50 a 65 años.

En el noreste de nuestro país, y hasta con una diferencia considerable con el norte, es donde menos se consume pescado fresco. Le siguen el centro y Canarias, empatados; y luego el sur, el noroeste y el este de nuestra geografía.



Frecuencia declarada en el consumo de pescado en los hogares.

TITULAR	RESPONSABLE DE COMPRA				ZONAS NOROCCIDENTALES							
	SI	NO	SI	NO	N. Noreste	N. Norte	C. Centro	S. Sur	Canarias			
Edad (años)	85,3	79,2	80,3	85,6	86,9	79,2	80,1	80,7	80,7	80,7	80,7	80,7
Presencia de hijos en el hogar	22,7	22	22,2	28,6	29,6	21,5	19,8	29,0	29,2	29,1	17,7	19,9
Nivel socioeconómico	10	14,7	16,3	11	20,9	11,8	12,4	2,8	22,7	16,2	21,9	16,8
El número de hijos en el hogar	14,9	12,0	12,7	16,1	16,0	10,7	12,2	16,2	18,0	18,0	20,0	12,0
El número de hijos menores de 16 años	14,9	14,2	12,8	16,2	16,0	10,7	12,2	16,2	18,0	18,0	20,0	12,0
Presencia de hijos	6,7	9	2,7	6,9	7,1	2,7	1	6,2	2,9	2,7	6,9	7,9
No más hijos a presentar	6,7	6,9	3,1	6,0	6,9	1,9	6,9	6,7	6,9	-	14,1	-
Nº de hijos en casa menor	0,9	0,9	1	0,7	1	0,6	0,6	0,9	1	0,7	-	-
Otros	2,7	2,2	-	2,2	2,0	0,9	0,9	2,4	1,1	0,7	2,0	0
Algunos miembros	88,2	88,7	89	88,2	88,2	88,4	88,2	89	88,2	89	88,9	88,6
Media de ingresos	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8

La frecuencia a principios de año ha sido de 1,7 raciones semanales por persona.

Hábitos
Motivos por los que no consume pescado fresco con más frecuencia



	TOTAL	SEXO		EDAD					CLASE SOCIAL		
		Hombres	Mujer	De 18-29 años	De 30-39 años	De 40-49 años	De 50-59 años	De 60 años +	Alto (Más de 40k)	Medio	Bajo (Menos de 20k)
¿Qué consumo menos de lo que les gustaría?	32,2	34,9	27,9	37*	38*	32*	32*	27*	33*	33*	33*
Por el precio	65,4	62,7	68,8	68,2	68,4	68,8	68,9	72,9	64,8	62,7	70,8
Falta de tiempo para cocinar	22,7	27,8	16	22,8	27	25,2	24,7	2,9	28,9	23,9	16,6
Falta de conocimiento	15	11	19,1	20,7	12,3	14,8	16,5	6,2	18,9	18,7	10,2
Es incómodo de comer	13,9	14,2	15,8	22,9	22,8	19	8,8	1,5	12,2	12,2	11,8
Es incómodo de cocinar (otras)	14,4	14,2	14,8	14,8	9,7	16,9	12,2	16,3	13,9	16,3	8,9
Por el sabor	7,7	9	6,4	3,4	8,8	3,3	9,8	4,3	5,2	9,2	9,2
No les gusta el pescado	5,1	5,5	4,2	5,2	—	12,1	4	9,8	2,9	2,9	8,1
Falta de tiempo para comprar	3,9	1,9	5,9	1,3	1,3	1,8	3,8	8,4	4,3	4,3	—
Otras	2,7	1,8	3,6	4,1	1,3	3,8	3,4	—	3,7	3,8	3,8
Alguna mezcla	88,3	88	88,8	88,8	88	90	88,2	88,1	84,8	88,2	88
Media de respuestas	1,8	2,22	1,47	1,58	1,8	1,64	1,38	1,23	1,84	1,77	1,38

Legenda: *Significativamente superior a los demás grupos de edad. Fuente: Encuesta de Hábitos de Consumo de Pescado y Mariscos. Año: 2014. El tamaño de muestra en cada municipio oscila entre 10 y 100 personas.

El estudio analiza los motivos por los que no se consume pescado

Si comparamos el consumo declarado de pescado fresco en el hogar con el consumo deseado, se aprecian importantes diferencias: se consume mucho menos pescado fresco del que gustaría.

Casi el 75% consumiría pescado fresco más de dos veces por semana, sin embargo tan sólo dice hacerlo con esta frecuencia el 45,8% de los entrevistados.

De media se consume con una frecuencia media de 1,75 veces por semana cuando lo deseado sería hacerlo con una frecuencia de 2,75 veces.

El perfil de aquellos donde el diferencial entre lo consumido y lo deseado es más grande (es de-

cir, consumen menos de lo que les gustaría) son mujeres, individuos de 50 a 65 años, en zona centro y noreste.

El motivo de esta diferencia se explica en el actual contexto de crisis que atraviesa la economía: el precio (65,4%) es el principal factor de no consumir con la frecuencia deseada entre todos los colectivos.

Obviamente este motivo se hace más evidente entre las personas de nivel socioeconómico más bajo (76,8%) aunque es el motivo principal en todos los niveles socioeconómicos.

Y son los mayores de 65 años los que alegan en un mayor porcentaje (72,6%) consumir menos de los que les gustaría por el precio. Y aquellos


Las clases desfavorecidas reducen de modo acusado sus raciones de pescado fresco consumidas

hogares en los que sus integrantes tienen edades entre los 30 y 39 años manifiestan en un alto porcentaje (37%), el más elevado por edades, que es el tiempo el segundo factor, tras el precio, por el que no consumen todo el pescado fresco que desearían.

Además del precio se suman otros motivos pero con mucha menor incidencia: la falta de tiempo para cocinar (22,7%), la falta de conocimiento (15%), lo incómodo que es de comer (14,9%) o de cocinar (14,4%). Y hasta un 5% declara no consumirlo porque no les gusta.

Crianza de Nuestros Mares, sello de origen creado para reconocer las doradas, lubinas y corvinas procedentes de su cultivo en las costas españolas, realiza cada año este estudio con el objetivo de acercarse a los consumidores.

El distintivo se esfuerza para conocer las tendencias actuales de los consumidores y adaptarse a ellas.

No olvidemos que alcanzar la frecuencia de consumo de pescados y mariscos que marcan las autoridades supone un beneficio global en cuanto a mejora de la salud pública. 

Metodología de investigación seguida en el estudio

GfK ha realizado este estudio de mercado, con resultados contrastados con los de años anteriores. En él se han tratado los siguientes aspectos: el perfil del consumidor de pescado fresco y los hábitos de consumo de pescado fresco.

Los encuestados fueron advertidos de que respondieran sobre sus hábitos de consumo sin considerar el pescado congelado o precocinado. Este estudio se centra únicamente en hábitos de consumo de pescado fresco.

Por lo que respecta a la metodología de la investigación, señalar que en total se han realizado 1.005 entrevistas a personas de todos los niveles socioeconómicos y con edades que van desde los 18 hasta más de 65 años.


La distribución de la muestra se ha realizado proporcionalmente según población general por las variables de sexo, edad, zona

y tamaño del municipio.

Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana y Madrid son las comunidades donde mayor número de entrevistas se ha llevado a cabo.

Para establecer una comparación de los indicadores obtenidos entre los diferentes segmentos analizados y el total muestra, se utiliza la significatividad estadística.

Este concepto se refiere a un criterio de análisis estadístico resultado de la interpretación conjunta de la diferencia entre dos valores y el tamaño muestral de sus bases. Para este informe de resultados se ha aplicado la significatividad a un nivel de confianza del 95%.

La consultora GfK, presente en más de 60 países, cuenta con casi nueve décadas de experiencia en investigación sociológica. 

Vuelve a España el Skrei, el bacalao noruego excepcionalmente único



Un año más llega la temporada de bacalao Skrei, que volverá a estar disponible en España por un breve espacio de tiempo. Cada año, durante la temporada de enero a abril, nuestros mercados y pescaderías reciben este bacalao fresco, salvaje y gourmet, que llega desde las frías aguas noruegas. Excepcionalmente único, el Skrei es fácilmente reconocible por su sello de calidad.

Skrei significa nómada en noruego y hace referencia a los 1.000 km a contracorriente que esta especie nada cada año desde el mar de Barents hasta las costas del norte de Noruega. Este viaje increíble fortalece la musculatura del Skrei y, junto a una dieta de mariscos y arenques, hace que su carne sea más firme y jugosa, tenga menos grasa y una textura imposible de encontrar en otros bacalaos.

Además de la calidad, un peso mínimo de 3kg y unas determinadas condiciones de procesado y conservación, el sello Skrei garantiza la sostenibilidad de su pesca, que se realiza solo en temporada y está controlada por un estricto sistema de cuotas. De hecho, es uno de los pescados más sostenibles que se puede comer, porque proviene de la población de bacalao más sostenible del mundo. Esto se debe a estrictos controles regulatorios, la cooperación internacional y la gestión de recursos, que sigue estrictas pautas de captura para asegurar una población sana y un proceso respetuoso con el medio ambiente.

Además, del Skrei se puede utilizar todo: su carne blanca con sus características lascas y también el hígado, las huevas, la piel, la carrillera e incluso la lengua, un manjar muy apreciado en Noruega. Esto también convierte al Skrei en un alimento especialmente sostenible.

Por todas estas razones, el Skrei lleva más de 25 años triunfando en España y el año pasado alcanzó las mejores cifras obtenidas de todos los



tiempos durante temporada, con un crecimiento in precedentes del 35%. Los consumidores españoles valoran la calidad de los productos noruegos del mar, y entre ellos, por supuesto, el Skrei.

Así, España se ha convertido en el primer país del mundo por volumen en consumo de este apreciadísimo bacalao noruego y, por todo esto, la industria noruega espera poder continuar esta línea ascendente durante 2021. Para ello, realizará la mayor campaña de marketing puesta en marcha hasta la fecha en España, para promover el conocimiento del Skrei y su presencia en los canales de distribución y venta. Empezando en febrero, la campaña de promoción del Skrei ideada para 2021 será una de las más ambiciosas de los últimos años, con acciones en televisión y publicidad exterior, materiales para

4.000 puntos de venta distribuidos por todo el territorio nacional, campaña de PR y en Redes Sociales. Esta campaña masiva en distintos soportes tendrá un alcance estimado de 10 millones consumidores españoles.

Esto, unido un contexto general favorable, con el consumo de bacalao creciendo en España—especialmente entre los consumidores más jóvenes, según avalan datos de un estudio de la consultora especializada Kantar sobre el consumo de pescado en nuestro país— hacen prever una exitosa campaña del Skrei en 2021.

Desde ahora estamos deseando comenzar una nueva temporada del Skrei y poder disfrutar un año más de esta joya gastronómica que cada año llega desde Noruega. 🌊



Navantia, Pymar y Siemens proponen a Industria un plan de seis años para modernizar el sector naval

Una alianza en la industria naval trata con fondos europeos de incrementar un 20% la competitividad del sector y generar 1.700 empleos.

Texto Teresa Montero.

El naval es el primer sector que se une para aprovechar el caudal de fondos europeos que llegará a España. El astillero público Navantia, la sociedad que agrupa a las empresas privadas del sector (Pymar) y Siemens han presentado al ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MINCOTUR) el “Programa para la Transformación del Sector Naval”, que incluye tanto a astilleros como a toda la cadena de suministros.

Un gran proyecto para salir de la crisis del coronavirus y transformar la economía. Se alinea con el Plan España Puede y la Agenda 2030 y contempla seis líneas tractoras, que reúnen 21 iniciativas con más de 90 proyectos a desarrollar en el período 2021-2026.

El programa aspira a generar, en seis años, un

En seis años se espera incrementar un 6% la facturación y hasta un 20% la competitividad del sector

incremento del 6% de la cifra de negocio del sector y de entre el 15 y el 20% de su competitividad, con un efecto total sobre la economía de más de 3.000 millones de euros.

Además, supondrá la creación de unos 1.700 empleos y facilitará la cualificación digital de alrededor de 30.000 trabajadores provenientes de diferentes puntos de la geografía de nuestro país.

El objetivo, según declaraba Pymar a Europa

Azul, “ha sido identificar las principales palancas que ayuden a mejorar la competitividad de los astilleros privados españoles, como la automatización de procesos, la diversificación de la producción y la sostenibilidad medioambiental”.

Asimismo, por lo que respecta al ámbito medioambiental, el programa impulsará la reducción de emisiones de CO2 (el equivalente a 50.000 toneladas en el periodo 2021-2026).

Los participantes

Hasta el momento, más de 15 astilleros, 65 empresas significativas de la industria naval, siete socios tecnológicos y 20 proveedores de conocimiento y universidades han expresado su interés en formar parte de este programa.

Por otro lado, con el objetivo de llevar a cabo esta relevante propuesta, se han identificado y definido proyectos de transformación complejos, que incluyen toda la cadena de valor de la industria naval española y que tienen un gran efecto tractor sobre el tejido industrial nacional.

Líneas tractoras

Así pues, como apuntábamos al principio, la industria naval española ha identificado en su programa más de 90 proyectos, diseñados para la transformación del tejido industrial y de la pyme mediante el impulso de la productividad y de la competitividad de los sectores estratégicos claves en la transición ecológica y transformación digital.

Proyectos que, según fuentes de la patronal Pymar se agrupan en las siguientes seis líneas tractoras. La capacitación y formación de profesionales para asegurar el empleo de calidad, la igualdad de género y la adaptación de los trabajadores a las nuevas tecnologías y formas de trabajar.



Dique del astillero Astander

La segunda línea se refiere a la creación de plataformas de la cadena de suministros para integrar mediante tecnologías de uso común a los astilleros, suministradores, industria colaboradora y pymes del sector.

Le sigue la automatización de procesos productivos para maximizar la productividad de las operaciones. También recoge la digitalización de procesos de negocio para la creación de economías de escala. Y nuevos productos y servicios verdes y digitales para aumentar la propuesta de valor de los astilleros españoles.

De este modo, según declaraciones de Pymar, "gracias al uso de nuevas tecnologías digitales, los astilleros privados podrán amplificar sus servicios y diferenciación en el mercado internacional, a través de procesos y productos más eficientes y sostenibles medioambientalmente".

Y la última línea tractora, producto y factoría sostenible con el objetivo de potenciar actividades de economía circular y sostenibilidad del sector.

Se practicarán "medidas de construcción naval sostenible, entre ellas nuevos materiales, certificación ambiental, reciclaje y plantas de recuperación. Se persigue así la eficiencia energéti-

ca de los astilleros, pero también el desarrollo de tecnologías limpias para la propulsión de buques", explicaba para nuestra revista Javier Romero, director de Estrategia de Navantia.

Industria

Las iniciativas se encuadran, además, nos cuenta Romero, "en el concepto de industria 5.0 lanzado por la Comisión Europea, que incorpora los ejes de sostenibilidad, orientación hacia las personas y resiliencia".

Esta calificación comprende no sólo la adaptación de los trabajadores a la tecnología, sino emplear "las tecnologías -inteligencia artificial, computación en la nube o Internet de las cosas, entre otras- para adaptar el proceso de producción a las necesidades de los trabajadores", puntualizaba.

Los objetivos del Pacto Verde Europeo, la política de cualificación y recualificación europea conectan con este concepto junto con "la necesidad de desarrollar una industria más resiliente a las crisis y que tenga en cuenta los suministros estratégicos", anotaba el director de Estrategia de Navantia.

Siemens, Navantia y Pymar atraen a 15 astilleros y más de 60 firmas del sector con un plan para crear 1.700 empleos y la cualificación digital de 30.000 trabajadores

Todo ello reduciendo, a su vez, proseguía Romero "el impacto ambiental de la producción y desarrollando cadenas de valor estratégico resilientes, con capacidad de producción y procesos flexibles, especialmente en las áreas de salud y defensa".

Tecnologías punteras

En los programas se utilizarán tecnologías como robótica, realidad virtual (aumentada y mixta), impresión 3D, Internet de las Cosas (IoT), gemelos digitales de sistemas de ingeniería, pro-

ZAMAKONA
YARDS

WWW.ZAMAKONAYARDS.COM

**NUEVOS ESTÁNDARES
TECNOLÓGICOS**



NB799 - GITTE HENNING

Automatización, diversificación, y sostenibilidad medioambiental, pilares para mejorar la competitividad de los astilleros

cesos planta y buque, 'cloud computing', blockchain, combustibles limpios y almacenamiento de energía.

Siemens, como socio tecnológico de referencia, facilitará al programa sus soluciones y experiencia en el sector naval, como su "concepto de gemelo digital que incluye tecnologías de diseño, simulación, gestión del ciclo de vida del producto o Internet Industrial de las Cosas", declaraba a Europa Azul Javier Fernández, director del Centro de Excelencia para el Sector Naval (CESENA).

Asimismo, Fernández considera "estratégico el desarrollo de una plataforma colaborativa que permita la integración de los distintos agentes del sector. Entendemos que la ciberseguridad debe estar integrada en el ADN de las diferentes tecnologías que se apliquen en el programa".

Capacitación digital

Siemens también pone a disposición del programa el Centro de Excelencia para el Sector Naval para impulsar y dinamizar la transformación de la industria naval fomentando la colaboración entre los distintos agentes del sector.

Pretende ofrecer al sector naval las mejores iniciativas de digitalización. Se creará un Centro de Formación específico para la capacitación digital de los profesionales, que se basará, explicaba Fernández, en cinco pilares. El primero, dotar a las universidades y centros formativos con programas educativos que incluyan el conocimiento de las soluciones que están y estarán presentes en la industria.

Le siguen, fomentar eventos sectoriales, concienciar e impulsar las mejores prácticas, ser el polo de contacto digital de la industria, y la creación de un Centro de Experiencias Digital Naval, para acercar la digitalización a este sector naval y descubrir conjuntamente el potencial impacto en sus organizaciones.

Manifestación de interés

El programa responde a la publicación de manifestación de interés (MDI) presentada por el gobierno de España en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

El objetivo de este plan es identificar áreas de interés dentro del Programa de Impulso de pro-



Instalaciones de Navantia en Puerto-Real.

yectos tractores de Competitividad y Sostenibilidad Industrial que permitan realizar un mapeo de los posibles grandes proyectos industriales españoles.

Este plan del Gobierno, a su vez, responde al nuevo Fondo de Recuperación acordado por el Consejo Europeo como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por la Covid-19.

Esto permitirá a España movilizar un volumen de inversión sin precedentes en los próximos años entre transferencias a fondo perdido y créditos.

Además, programa parte también de los objetivos y líneas de trabajo establecidos por el ministerio de Industria, Comercio y Turismo en la agenda sectorial de la industria naval, presentada en 2019 por la ministra Reyes Maroto junto con Pymar y Navantia. 🌊



La industria naval española ha identificado en su programa más de 90 proyectos.

BUREAU VERITAS: LA GRAN SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

LA SEGURIDAD EN LA MAR SE PREPARA EN TIERRA

A través de la clasificación de los buques y la certificación de sus equipos, Bureau Veritas, referencia mundial en Calidad, Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Social, ofrece a los armadores y astilleros una gama de servicios a medida que contribuyen a incrementar la seguridad, fiabilidad y rentabilidad de los buques. Desde 1828, Bureau Veritas aporta su experiencia a todos los sectores de la economía. Presentes en la actualidad en más de 140 países, nuestra cartera de clientes reúne 200.000 empresas a las que apoyamos cada día en sus objetivos de creación de valor.

LALANDII 1, NOVANAM ONE Y NOVANAM TWO -
Construidos en ASTILLEROS ARMÓN VIGO para NUEVA
PESCANOVA en Namibia

T.

+34 270 21 26

WEB

WWW.BUREAUVERTAS.COM



BUREAU
VERITAS

Los tráficos del puerto de Bilbao retroceden al 2013 por la huelga de la estiba y el Covid-19



El Puerto de Bilbao en la actualidad

El 2020 ha sido un año pésimo, sin paliativos, para todos los sectores económicos. En esta línea, durante el catastrófico año, el Puerto de Bilbao movió un total de 29,5 millones de toneladas, un 16,7% menos que en el ejercicio anterior, lo que equivale a un descenso de 5,9 millones de toneladas.

Pese a que la recuperación no será rápida en el tiempo y de momento las acciones se plantean a corto plazo, la Autoridad Portuaria confía en que en 2021 los datos serán mejores que los del ejercicio recién terminado.

Algunos de los pilares en los que se basará la recuperación serán: la recuperación de la actividad económica en nuestro ámbito geográfico y empresarial; la consolidación de un servicio de estiba flexible, competitivo

y eficaz; el impulso de aspectos internos tales

como una nueva y diferente política comercial; la consolidación de nuestra apuesta, entre otros objetivos, por la digitalización, la innovación y la sostenibilidad; las oportunidades derivadas de la entrada en vigor del Brexit; y la recuperación de la calidad de las infraestructuras y los servicios del Puerto de Bilbao. A todo ello hay que sumarle las medidas económicas adoptadas por la Autoridad Portuaria en pos de ayudar a las empresas privadas y a las inversiones programadas para crear nuevo suelo para proyectos estratégicos y para ser más competitivos.

Análisis de los tráficos

En 2020, los tráficos han estado influenciados, principalmente, por la crisis causada

por la pandemia, que ha originado, entre otros, la caída de la demanda de productos petrolíferos, y por la lamentable situación y calidad del servicio de estiba.

Si se analiza la evolución del 2020, hasta el mes de junio, pese al efecto de la pandemia, el Puerto tenía un descenso contenido, por debajo de la media de Puertos del Estado. En septiembre, la crisis, junto a la "fuga" de

Para la dirección del puerto, "la huelga de la estiba ha hecho mucho daño al puerto y a las empresas"

PRINCIPALES DATOS

	2019	2020	VAR. 2019/2020	
Buques	2.818	2.308	-17%	
Pasajeros	100.544 (ferry y cruceros)	45.583 (solo ferry)	-71,6%	
TIPOS DE ENVASE				Respecto tráfico total
1. Graneles líquidos (toneladas)	20.821.507	18.156.751	-12,8%	61%
2. Graneles sólidos (toneladas)	4.681.191	3.667.662	-21,6%	12%
3. Mercanc. convencional (toneladas)	3.226.029	2.536.530	-21,3%	9%
4. Contenedor				
En toneladas	6.717.568	5.182.838	-22,8%	18%
Número total (TEUs)	628.425	485.776	-22,7%	
Número reelectrico (TEUs)	19.252	35.570	+84,7%	
Total carga seca (2+3+4)	14.624.782	11.387.333	-22%	39%
TRÁFICO TOTAL	25.446.289	22.544.083	-16,6%	100%

tráficos que supuso varios preavisos de huelga, el descenso se igualó al del resto de los puertos. Y en diciembre, por la huelga de estiba iniciada en octubre, el tráfico ha quedado en ratios de 2013, y la pérdida de tráfico llegó a situarse por encima de la media estatal.

Los tráfico que más han sufrido son, por un lado, el crudo de petróleo y fuel-oil por la falta de demanda de combustibles, que ha llevado a Petronor- el principal cliente del Puerto- a parar una de sus dos unidades de producción, lo que ha reducido en un 40% su capacidad para procesar petróleo. Por otro lado, ha habido una caída importante de los productos siderometalúrgicos por la crisis y por preavisos y huelga de estiba, que ha llevado a algunas empresas a llevar sus productos por otros enclaves o modos de transporte.

Desglosada la pérdida de tráfico por los motivos comentados, se calcula que en torno al 9% del 22% del descenso de la carga seca es atribuible al "efecto covid" y el 13% restante, a la huelga de estiba.

Las importaciones suponen el 66% del total. Sin embargo, si aislamos los líquidos, Bilbao es un puerto exportador, ya que supone el 54% del tráfico, cifra similar a la de 2019.

Reino Unido sigue siendo el principal mercado del Puerto de Bilbao, y Bilbao la principal puerta del comercio entre España y este país. Si antes del Brexit el 66% del tráfico

era con terceros países, ahora con Reino Unido fuera de la UE ha pasado a ser el 76%.

Descuentos en tasas y medidas de inyección de liquidez

El importe de la cifra de negocio ha ascendido a 58,9 millones frente a los 69,3 millones de 2019, lo que representa una reducción del 14,9%. Este descenso en la facturación de 10,3 millones es debido al menor volumen de tráfico portuarios, así como a las medidas de apoyo económico a concesionarios y usuarios aplicadas por la Autoridad Portuaria en este pasado ejercicio 2020.

Concretamente, se han adoptado descuentos en tasas de ocupación, actividad y buque por importe total de 2,8 millones, dentro de las posibilidades que proporcionó el Real Decreto Ley 26/2020, dando apoyo a las empresas que han experimentado una mayor caída de actividad y a la totalidad de aquellas que han reunido las condiciones necesarias para acceder a las mismas.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria ha concedido aplazamientos en tasas, sin intereses ni garantías, por importe total de 22,8 millones y reducido el plazo de pago a proveedores a cero días con un impacto financiero adicional de 1,5 millones, entre otras medidas.


En otro orden de cosas, en el ejercicio 2020 se han cancelado anticipadamente 10 millones de deuda bancaria en el Banco Eu-

Reino Unido sigue siendo el principal mercado y con el Brexit se prevé atraer nuevo tráfico que ahora utiliza la carretera

ropeo de Inversiones. De esta manera, la deuda bancaria neta al cierre del ejercicio se sitúa en 33,1 millones, 1,30 veces dentro de los límites del marco financiero de la Autoridad Portuaria. Sin los citados aplazamientos y descuentos, este ratio hubiera sido de 0,36 al cierre del ejercicio. La empresa mantiene, por tanto, un perfil de endeudamiento medio-bajo que ha permitido implementar con recursos propios estas ayudas sectoriales en este momento de mayor dificultad, gracias a su autonomía financiera y de gestión.

Los recursos generados (Ebitda) han alcanzado los 25,5 millones de €. Asimismo, hasta el momento, se han cobrado 8,8 millones de la Comisión Europea, en el ámbito del programa de ayudas CEF 2015 Connecting Europe Facility, correspondientes a la obra de la primera fase del Espigón Central.

Inversiones para recuperar tráfico

Pese al descenso de los tráfico y la facturación, la Autoridad Portuaria continúa con su plan de inversiones al objeto de, por un lado, responder a las necesidades operativas del Puerto a corto, medio y largo plazo; y, por otra parte, colaborar a la reactivación económica del sector privado a partir de las inversiones a realizar por las administraciones públicas 

Los astilleros del Norte siguen consiguiendo pedidos pese a la pandemia

Los astilleros del Norte siguen consiguiendo pedidos a pesar de la pandemia. Armón construirá en Puerto de Vega otras dos embarcaciones rápidas de Salvamento. Auxiliar Naval del Principado ha fabricado en los últimos quince años casi una treintena de barcos de rescate y control para Sasemar. Por otro lado, Zamakona Yards, de Santurtzi (Bizkaia), anunció que se había adjudicado un segundo barco de transporte de pescado vivo para el armador noruego Intership. El primero lo firmó en agosto y ya suma cinco en cartera.

Las otras dos compañías del sector –Murrueta y Balenciaga– también están en racha. En total, el trío que quedó en la construcción naval tras la desaparición de La Naval ha logrado siete nuevos barcos en el año de la pandemia –dos más que el ejercicio anterior–, con lo que eleva a 16 los encargos acumulados. «Eso supone carga de trabajo hasta bien entrado 2023, además de un reconocimiento a su alta competitividad en un mercado muy exigente», señala Javier López de Lacalle, director gerente del Foro Marítimo Vasco.

Especialización en alta tecnología

La clave de este buen comportamiento está en la **especialización en buques de muy alta tecnología**, adaptados a las necesidades de sus clientes, entre los que predominan los armadores nórdicos. Por ejemplo, barcos preparados para transportar pescado vivo en condiciones óptimas y también para realizar todo su procesamiento: descabezarlo, quitarle las vísceras y la espina y dejarlo empaquetado en lomos, todo listo para desembarcar.

El nuevo barco que se ha adjudicado Zamakona refleja muy bien el mercado en el que se han hecho un hueco los astilleros vascos. De 76,6 metros de eslora y 17 metros de manga, el buque transportará pescado vivo con sistemas innovadores para su manipulación y tratamiento biológico. La propulsión será híbrida y contará con mecanismos



Segundo barco que encarga Intership a Zamakona.

para generar agua dulce a bordo. El contrato se negoció en diciembre y por eso se puede incluir en el balance de 2020, pero se ha cerrado ahora, tras obtener financiación y avales de Bankinter y garantías de Pymar.

La asociación que aglutina a los pequeños y medianos astilleros cuenta con un instrumento para este fin, el Fondo de Garantías Navales, en el que participan el Ministerio de Industria, el Gobierno vasco y la Xunta de Galicia. «Reiteramos nuestra voluntad de permanecer en este modelo de gobernanza y participación en el Fondo», señaló ayer el viceconsejero de Industria, Javier Zarraonandia, que destacó la alta competitividad del sector.


Zamakona, con sede en Santurtzi, ha conseguido estos dos contratos con Intership y tiene cinco en cartera, pero además está muy cerca de cerrar otros dos. Por su parte, Murrueta se adjudicó en noviembre un cuarto barco congelador con el armador groenlandés Qaleralik. Acumula cinco encargos.

No se puede olvidar que el naval, comandado por la empresa pública Navantia y Pymar (Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reversión), ha lanzado un plan de modernización para los próximos seis años. Con el gigante Siemens como “**socio tecnológico de referencia**”, esta alianza inédita del sector ha presentado ante el Ministerio de Industria, Comercio y Turis-

mo un programa con el que prevé generar un impacto en la economía de más de 3.000 millones de euros y la creación de 1.700 nuevos empleos.

Balenciaga, el de mayor número de contratos

El astillero guipuzcoano Balenciaga fue el que más contratos logró el año pasado, un total de tres, con lo que tiene seis en cartera. En julio consiguió un buque para el transporte y procesamiento de salmón para el armador noruego Samlaks y previamente, en abril, se apuntó otros dos con un sistema muy poco habitual: una alianza con otro astillero español, el asturiano Gondán. Se trata de dos barcos para el sector eólico marino contratados por el armador noruego Østensjo Rederi

Cabe recordar que uno de los gigantes pesqueros de Vigo, Iberconsa, grupo internacional de captura y procesamiento de productos del mar, ha botado dos buques en astilleros Armón, en la sede de Navia (Asturias), en los que ha invertido más de 26 millones de euros. El API VIII y el API X son los primeros barcos construidos completamente nuevos por parte de la armadora. Tienen más de 40 metros de eslora y capacidad para 36 tripulantes. Ambos han requerido más de trece meses de trabajo y un equipo de más de 30 personas. 

Nueva Pescanova cuenta con nuevos tangoneros para la pesca de langostino

El Grupo Nueva Pescanova ha celebrado, en las instalaciones de los astilleros Armón en Vigo, el acto de botadura del "Ponta Timbué", otro de los nuevos buques con los que la compañía está renovando parte de su flota de Namibia y Mozambique.

El "Ponta Timbué" es un moderno tangonero congelador de 32 metros de eslora con capacidad para 22 personas que pescará langostino en Pescamar, la filial de Mozambique del Grupo Nueva Pescanova. Su nombre ha sido elegido por los propios capitanes de la filial y responde a un punto geográfico en la costa mozambiqueña. Incorpora equipos de última generación, como motores de alta eficiencia energética que permiten un alto rendimiento, disminuyendo consumos y emisiones, así como mejoras en el sistema de procesado a bordo y un mayor confort para las tripulaciones.



Botadura del Ponta-Timbué.

La botadura del "Ponta Timbué" se celebra tan solo unos días después del acto de entrada por primera vez en el agua del "Ponta Macalonga". Está previsto que pronto finalice la construcción de ambos, que se unirán al nuevo "Ponta Matirre", que desde hace un año ya opera en Mozambique.

Tiene una eslora de 32 metros y capacidad para 22 personas

Por su parte, los tres nuevos fresqueros de 50 metros de eslora para la pesca de merluza de la filial NovaNam ya están faenando en Namibia.

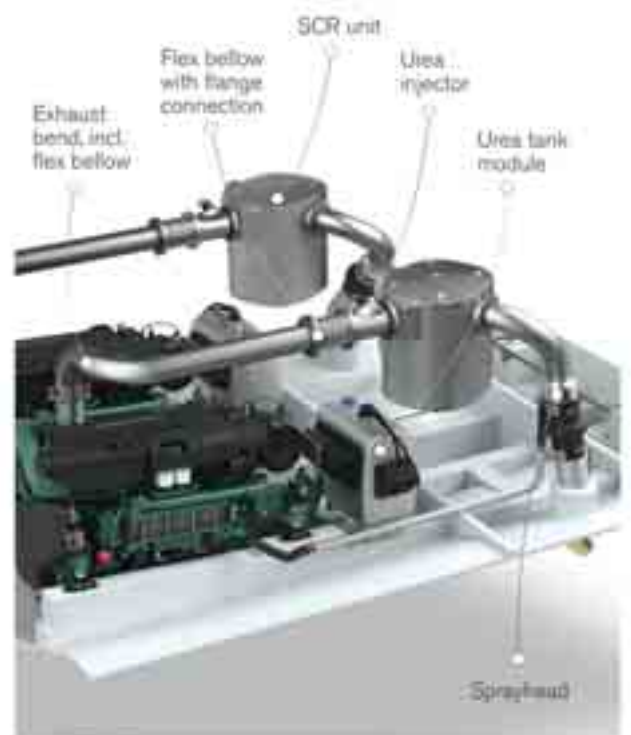
La construcción de los barcos se está realizando en las instalaciones de los Astilleros Armon en Vigo, generando alrededor de 200 empleos.

El Grupo Nueva Pescanova es una empresa española líder del sector, especializada en la pesca, cultivo, elaboración y comercialización de productos del mar, tanto frescos, refrigerados como congelados.

Fundada en 1960, emplea a más de 10.000 personas en 19 países de Europa, África, Asia y América. El Grupo Nueva Pescanova vende sus productos en más de 80 países de los cinco continentes. 🌊

**VOLVO
PENTA**

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



La primera Tecnología SCR integrada en un motor de 24 cilindros diseñado para máxima eficiencia de combustible.

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

See more at www.volvo-penta.com

**VOLVO
PENTA**

Puerto Celeiro y Nautical reforzarán el servicio tecnológico a la flota



Puerto Celeiro tiene una flota renovada y puntera."

Puerto de Celeiro y Nautical han establecido una alianza tecnológica a través de una de sus empresas, destinada a consolidar y reforzar el servicio tecnológico a la flota asociada a Puerto de Celeiro. Este mantendrá la posición mayoritaria (60%) en su empresa Servicel y Nautical un 40% con participación activa en la gestión y soporte del servicio técnico y comercial de la compañía.

Esta alianza ha sido valorada por ambos socios como un hecho de gran relevancia en el sector marítimo pesquero español y que sin duda refuerza el apoyo tecnológico a los buques asociados a Puerto de Celeiro. Este grupo empresarial está integrado por un conjunto de firmas que trabajan con el objetivo

Nautical incorpora, la accesibilidad a una amplia gama de soluciones tecnológicas

de mejorar la competitividad de su flota y cuyas actividades abarcan una amplia gama de servicios (Serlabor, Seagoods, Serfrío, Serpot, Serval, Novomar), entre las que destaca Servicel (Servicios Integrales del Puerto de Celeiro).

Servicel, constituido en 1986


Servicel, desde su constitución en 1996, tiene como objetivo prioritario proporcionar a la flota de todas aquellas innovaciones tecnológicas en materia de equipamiento electrónico del puente y comunicaciones, que contribuyan a mejorar los rendimientos de las operaciones de pesca, así como el trabajo de instalación, servicio y mantenimiento de los equipos a bordo.

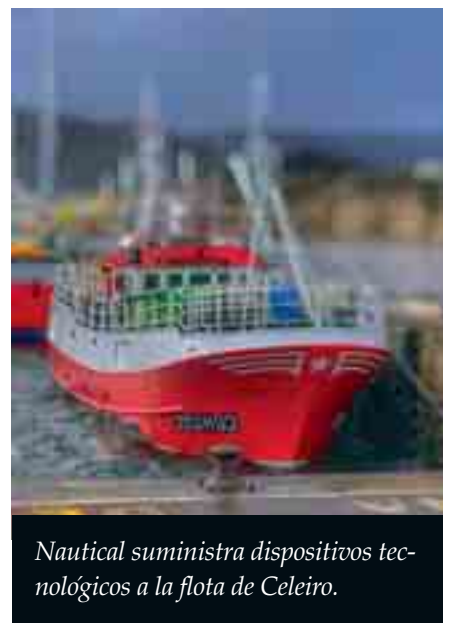
Nautical, empresa familiar y de capital español, fundada en 1969, y muy especializada en la flota pesquera, destacada en el sector y con un equipo humano de 55 profesionales altamente cualificados, ofrece soluciones globales tecnológicas de ayuda a la pesca, a la navegación y seguridad en el mar, en la conectividad a bordo y las comunicaciones satelitarias, tanto en ámbito gallego, como nacional e internacional (Panamá,

Puerto Celeiro mantendrá la posición mayoritaria (60%) en su empresa Servicel y Nautical un 40%

Perú, Cabo Verde y más de 15 países donde opera la flota pesquera).

Nautical incorpora, a través de Grupo Arbulu al que pertenece, la accesibilidad a una amplia gama de soluciones tecnológicas en las que destaca Marine Instruments con las boyas de palangre, servicio oceanográfico Marine View, sistema de monitoreo electrónico MarineObserve y Silecmar con el control automático de maquinillas, gestión de consumo, control de máquinas a bordo e ingeniería personalizada para la flota pesquera.

Nautical & Servicel inician esta nueva etapa juntos con ilusión, vocación de servicio de máxima calidad a la flota y el compromiso con la industria pesquera, actividad esencial de la economía española, en ofrecer las mejores soluciones tecnológicas. 



Nautical suministra dispositivos tecnológicos a la flota de Celeiro.

Decepción por la negativa del ministerio de Transición Energética a la comercialización del marrajo dientuso

El Ministerio de Transición Energética ha informado que las 90 toneladas de marrajo dientuso actualmente procesadas y almacenadas por los pescadores no se podrán comercializar y que el cupo para 2021 en el Atlántico Norte será de cero. Si estas decisiones se llevaran a cabo, apunta el sector, supondría tener que destruir las capturas almacenadas, con lo que supone de desperdicio alimentario de una proteína animal muy saludable y económica que, además iría

completamente en contra de los objetivos del gobierno, de la Unión Europea y de Naciones Unidas. Así mismo, apunta el sector, supondría un impacto económico superior a medio millón de euros "para unas empresas familiares que ya están al límite por la Covid y por las dificultades del mercado". Por otro lado, y pensando en 2021 y a años posteriores, apunta el sector, la decisión del cupo cero, además de ir en contra de las instrucciones recibidas desde Ministerio de Agri-

cultura, Pesca y Alimentación 1, puede suponer la pérdida de la pesquería, al provocar que no se vayan a disponer de datos para poder realizar las evaluaciones científicas. Sobre este particular, según el sector, "es urgente revisar la decisión y elaborar normas sencillas y claras para 2021, adoptar medidas no discriminatorias con respecto a otros países y una mayor colaboración entre el MITECO y el MAPA". [🌊](#)

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón	Acabados
Corto	Negro
Medio	Pintado
Largo	Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

VICINAY
Cemvisa

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

IHCantabria, un referente en la consecución de energía marina

Texto: Teresa Montero

Fotos: IHCantabria

En la última reunión del Grupo de Trabajo de Tecnologías de la Transformación de la Plataforma Tecnológica de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA), centrada en el medioambiente y valorización de subproductos, conocimos el trabajo del Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria (IHCantabria).

La complementariedad de la energía marina flotante con la acuicultura oceánica fue el tema de la ponencia presentada por Francisco Royano, director de Transferencia Tecnológica en IHCantabria.

En la primera parte de este encuentro centrada en el medioambiente y la valorización de subproductos, el primero en intervenir fue Francisco Royano, director de Transferencia Tecnológica en el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria (IHCantabria). El tema de su ponencia, la complementariedad de la energía marina flotante con la acuicultura oceánica.

Energías renovables

IHCantabria ha participado en más de 70 proyectos de transferencia tecnológica e I+D+i sobre energía marina e ingeniería offshore en los últimos 10 años. Junto con Biscay Marine Energy Platform (BiMEP), un área de ensayos en mar abierto, han colaborado en el desarrollo e impulso de energías renovables de origen marino, como la proveniente de las olas, las corrientes o la eólica en mar abierto.

En este sentido, el reto de IHCantabria es alcanzar soluciones tecnológicas que permitan el desarrollo competitivo de parques eólicos offshore a diversas profundidades y en particular en aquellas superiores a 40-50 metros.

Por ello trabajan en el desarrollo y diseño de plataformas eólicas innovadoras. Están especializados en dos áreas: Estudio numérico y experimental de dichas construcciones y modelado experimental en tanque de oleaje de plataformas.

Y realizan actividades tales como desarrollo de un parque de pruebas virtual y su sistema de



Ensayos del proyecto Mermaid para desarrollar plataformas multipropósito e impulsar el desarrollo de la energía de las olas.

gestión; análisis histórico y predicción de las condiciones meteoceánicas mediante modelos numéricos; y diseño y optimización de operaciones marinas (instalación, operación y mantenimiento).

Parque flotante multiespacio

Tras múltiples avances tecnológicos, la eólica marina se está desarrollando en nuevas zonas, en aguas profundas superiores a 1.000 metros y requiere barcos menos especializados y menos operaciones marinas. Además, supone una oportunidad para la industria especializada en estructuras (acero y hormigón), sistemas eléctricos, anclajes, fondeos...

Otra de sus ventajas, expuso Royano, es la reducción de conflictos de uso al encontrarse en profundidades mayores y a más distancia de la costa, y un mayor rendimiento de las turbinas frente a las estructuras de tierra.

Asimismo, al no estar ancladas al fondo del mar, se reducen los costes de instalación, desinstalación, mantenimiento y transporte de plataformas. Y el coste de la energía es competitivo para profundidades de más de 50 metros.

En este punto Royano recuerda que la instalación de plataformas flotantes en aguas pro-

fundas hasta hace poco eran técnica y económicamente inaccesibles. Hoy los costes de proyectos comerciales previstos (80-100 €/MWh) ya son viables en ámbitos geográficos como Canarias, donde los costes actuales de la energía son superiores.

Así, los prototipos a escala de eólica flotante son una realidad en España. "Es el paso que soñamos y el que debe tener una evolución. La eólica flotante es el soporte principal dentro de una apuesta más de la economía azul, de un parque experimental, que es lo que se va a necesitar para desarrollar toda la eólica marina", explicaba Royano.

Se refiere a parques multiespacio que engloben energía marina (eólica y solar flotante), desaladoras, acuicultura oceánica, hidrógeno verde, transporte marítimo..

De hecho, esto se está llevando a cabo en otros países, como en Grecia con el proyecto Música, que incluye una desaladora, eólica marina y un HUB de transporte logístico. Y ya existen proyectos de producción de hidrógeno verde que se almacena en el fondo del mar. "Una de las apuestas en el sector de las energías marinas del futuro creemos que será la producción de hidrógeno verde en condiciones offshore", indicaba Royano.



La eólica marina cobra fuerza en Europa

En este sentido, en España ya se ha empleado hidrógeno verde como fuente energética para acuicultura (para calor, electricidad o movimiento) y oxígeno para oxigenar los tanques de cultivo. Algo que se ha testado en instalaciones terrestres y que perfectamente se podría trasladar a mar abierto, según el director de Transferencia Tecnológica de IHCantabria.

Respecto a la acuicultura oceánica, su proyecto Tenshores, con patente propia, incluye la construcción de una jaula flotante en mar abierto con dos cilindros huecos de hormigón superpuestos, placa de reducción de arfada y una red de contención de especies. Podrá almacenar hasta 80 toneladas de pienso y contar con 10.000m³ para el cultivo de peces.


Eólica marina y acuicultura

Un programa de la Fundación Biodiversidad, Acufлот, va a trabajar la interacción entre la eólica marina y la acuicultura y posibles modelos de negocio para desarrollo conjunto. No hay una experiencia previa.

Hoy, estos dos sectores están empezando a compartir espacios, como en Canarias. “Trabajamos en un software con datos de Copernicus y propios, que ayuda a seleccionar las zonas más idóneas para la acuicultura. Idoneidad

biológica en función de las especies, las zonas, temperatura del agua, viabilidad estructural de las jaulas y la operativa en función de las condiciones de viento y oleaje y su mantenimiento”, explicaba el experto de IHCantabria.

Añadía también que su intención es convencer de la complementariedad de la eólica flotante y la acuicultura. Considera que ambos sectores van a tener una gran evolución de mercado.

Además, comparten hoja de ruta, mismos materiales (hormigón, acero, sistemas híbridos), operaciones de mantenimiento, impactos medioambientales, muchos retos tecnológicos, la automatización de los procesos, la comunicación con los centros de tierra, e incluso las zonas de arranque del sector (Canarias y Galicia). De hecho “el sistema de fondeo de una plataforma flotante de energía eólica se puede trasladar a la jaula de acuicultura oceánica”, resaltó Royano. 

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANES – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

La eólica marina en Europa consigue una inversión récord de 26.300 millones para 7 GW

Europa tiene una capacidad eólica marina instalada total de 25 GW y Siemens Gamesa se posiciona como líder en aerogeneradores offshore.

La eólica marina está despegando en la Unión Europea. Según el informe "Offshore Wind in Europe" de la asociación europea del sector, WindEurope, en el Viejo Continente las inversiones en nuevos activos ascendieron a 26.300 millones de euros para financiar 7,1 GW de capacidad.

Por el momento, se conectaron a la red casi 3 GW (2.918 MW) de capacidad en 2020, lo que supone una disminución del 20% con respecto a 2019. Holanda (1.493 MW), Bélgica (706 MW), Reino Unido (483 MW), Alemania (219 MW) y Portugal (17 MW) suministraron esta nueva capacidad a la red.

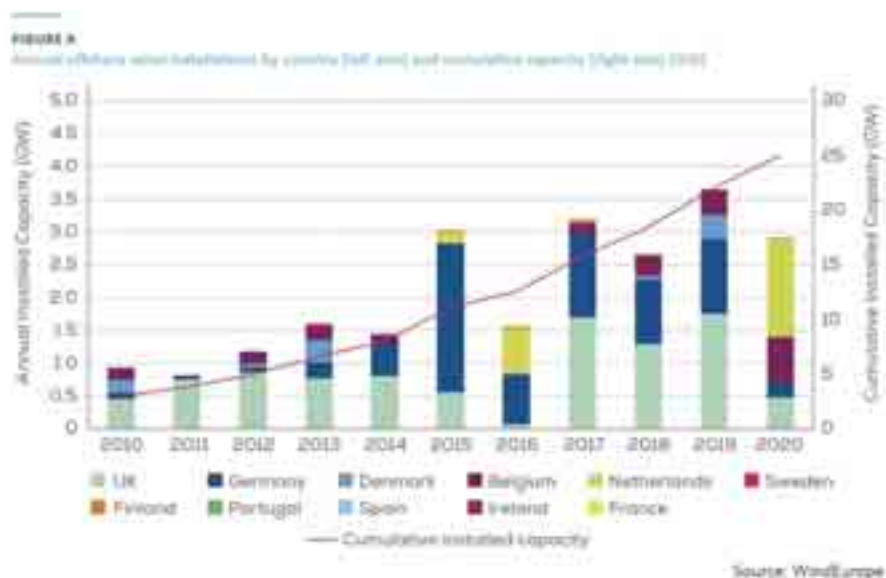
Esa cifra representa 356 nuevas turbinas eólicas en alta mar conectadas a la red, en nueve parques eólicos. Y de todas ellas, Siemens Gamesa (SGRE) conectó el 63%, mientras que Vestas Wind Systems conectó el 34% y el 3% restante fueron turbinas Senvion.

SGRE instaló 237 turbinas (1.840 MW) en cuatro países: Países Bajos, Bélgica, Alemania y Reino Unido. En el caso de Vestas, fueron 976 MW en tres países: Países Bajos, Bélgica y Portugal.

Y GE Renewable Energy no conectó ninguna turbina en 2020, pero recibió el pedido de las turbinas eólicas más grande de SSE y Equinor. Dogger Bank (A y B) contará con 190 GE Haliade-X 13 MW; Se espera que la instalación comience en 2022.

En total, Europa cuenta con una capacidad acumulada de 25 GW, o lo que es lo mismo 5.402 turbinas eólicas conectadas a la red en 12 países. El marco internacional es claramente favorable para la eólica marina como tecnología clave en el cumplimiento de los objetivos de descarbonización, como demuestra el apoyo recibido en multitud de países europeos, que desde hace años vienen apostando por esta forma de energía.

Según las previsiones de IRENA para cumplir con los objetivos del Acuerdo de París, la potencia total de eólica marina necesaria a nivel mundial deberá ser de 228 GW en 2030 y de





1.000 GW en 2050. Según la IEA, la eólica marina supondrá la mitad de la generación eléctrica instalada en Europa.

España cuenta con 6.000 kilómetros de costa en los que existe recurso eólico estable y abundante. Sin embargo, por diversos factores, la eólica marina apenas ha tenido desarrollo, más allá de algunos proyectos puntuales de investigación, en contraste con la eólica terrestre y con otros países europeos que sí están apostado fuertemente por la eólica marina, en línea con el objetivo estratégico de la UE de consolidarse como líderes mundiales en esta tecnología.

La implementación de las políticas de lucha contra el cambio climático y transición energética, junto con las capacidades industriales de los sectores eólico y naval, el interés real de los inversores, y la fuerte reducción de costes, convierten al momento actual en una gran oportunidad para explotar el gran potencial de eólica marina existente en nuestro país.

El avance que ha experimentado la eólica flotante en los últimos años constituye un vector de desarrollo adicional para España, al abrir la puerta a nuevos emplazamientos más alejados de la costa, con factores de capacidad muy ele-

vados, y que permiten una disminución sustancial del impacto ambiental y visual respecto a los proyectos presentados hace más de una década.

En 2030 la capacidad de instalación anual de offshore podría superar a la onshore. Se estima que la eólica offshore suministrará el 14% de la demanda de electricidad en EU. Se estima un potencial de 300.000 puestos de trabajo en EU para 2030.

El desarrollo de la eólica flotante en España debe aprovechar las ventajas que aporta la apertura de nuevos emplazamientos más alejados de la costa, que presentan factores de capacidad muy elevados que pueden superar 4.000 horas equivalentes, y que permiten una disminución sustancial del impacto ambiental y visual respecto a antiguos proyectos de cimentación fija presentados hace más de una década. La situación actual de la tecnología de eólica flotante permite a día de hoy la instalación de grandes parques comerciales, lo que además puede compaginarse con el impulso de parques demostrativos que apoyen la validación de las tecnologías flotantes españolas en curso de desarrollo. 🌊

Empresas vascas están suministrando componentes a los parques eólicos marinos

Empresas vascas están suministrando componentes para los parques eólicos marinos que se vienen instalando en todo el mundo. Tres entidades vascas como Ikerlan, la empresa guipuzcoana Laulagun, y el Cluster de Energía participan en el proyecto europeo Innteresting (Innovative Future Proof Testing Methods for Reliable Critical Components in Wind Turbines, de tres años de duración y que cuenta con financiación de la Unión Europea a través del programa Horizon 2020 para la investigación y la innovación.

Su objetivo es acelerar el desarrollo de la energía eólica y alargar el ciclo de vida de los componentes de las turbinas, mediante el desarrollo de métodos de ensayo híbridos y virtuales innovadores, para validar los prototipos de los componentes de las multiplicadoras y de los rodamientos. La iniciativa cuenta con un presupuesto de 4,75 millones de euros y es financiado por H2020.

El objetivo de Innteresting es desarrollar una metodología rompedora para demostrar la fiabilidad de los componentes críticos de las turbinas eólicas más grandes, sin necesidad de construir bancos de pruebas de mayores dimensiones en el futuro. Comparado con las metodologías actuales de prueba, basadas en la validación de componentes a gran escala, un objetivo clave es reducir los impactos medioambientales y económicos, y fomentar la aceptación social de las soluciones y el método desarrollado en el proyecto.

La Directiva de las Energías Renovables establece un objetivo vinculante en la Unión Europea del 23% para el año 2030, con una cláusula de revisión al alza para el 2023. Para lograr ese reto, será necesario actuar tanto en las nuevas turbinas como en las que ya están instaladas

Iberdrola se ha fijado en un nuevo objetivo en el mercado japonés como vía para crecer en el

ámbito de las renovables tras alcanzar un acuerdo con Macquarie's Green Investment Group (GIG) para la adquisición del 100% de la promotora nipona Acacia Renewables. Esta compañía cuenta en la actualidad con dos parques eólicos marinos en desarrollo, con una potencia conjunta de 1,2 gigavatios (Gw), que podrían estar operativos en el año 2028. También dispone de otros cuatro proyectos en cartera, que suman una capacidad de 2,1 Gw.

No se puede olvidar que Siemens Gamesa realiza compras de bienes y servicios a más de 700 empresas de la Comunidad Autónoma Vasca por valor de 332 millones de euros durante el pasado ejercicio fiscal de la compañía, lo que supone un incremento del 7% respecto a los 311 millones del año anterior. Todo ello demuestra que existe un sector floreciente en el mercado eólico marino en el que las empresas cogen posiciones, dadas las importantes inversiones que se vienen realizando. 🌊

Apoteosis en la meta de la Vendée Globe

El francés, Charlie Dalin, fue el primero que cruzó la línea de meta de la Vendée Globe, en Les Sables d'Olonne (Francia) tras 80 días, 6 horas, 15 minutos y 47 segundos de navegación ininterrumpida a bordo del Apivia; aunque fue Yannick Bestaven, patrón-francés de 48 años, del Maitre Coq IV, el ganador absoluto por compensación de tiempos.

El francés Yannick Bestaven, a bordo del 'Maitre Coq IV', cruzó la línea de meta de la Vendée Globe en tercera posición tras sus compatriotas Charlie Dalin (Apivia) y Louis Burton (Bureau Vallée 2), pero fue declarado vencedor debido a la bonificación de más 10 horas que recibió por parte de la organización por haber participado en el rescate del también francés Kevin Escoffier cuando éste naufragó en los primeros días de la prueba.

Charlie Dalin fue el primero en completar la vuelta al mundo a vela en solitario sin escalas ni ningún tipo de asistencia. El patrón del 'Apivia' cruzó la línea de meta frente a Les Sables d'Olonne, desde donde había salido la flota el pasado 8 de noviembre, el miércoles a las 8:35 pm (19:35 GMT), seguido cuatro horas después por Louis Burton, pero ninguno de los dos tenían compensación alguna y, por lo tanto, terminaron segundo y tercero tras su compatriota.

Se avecinaba suspense hasta la misma línea de meta. Un final de foto-finish oceánica. Un desenlace inédito en la historia de la Vendée Globe, la vuelta al mundo en solitario y sin escalas. Porque nunca antes tantos patrones habían tenido opciones de victoria a pocas horas de completar una circunnavegación al planeta de 80 días y 25.000 millas (46.300 km). La realidad, no obstante, superó con creces todas las previsiones y elucubraciones. Acabó ganando Yannick Bestaven (Maitre Coq IV) tras una noche de sobresaltos. Una apoteosis en toda regla y en todas sus acepciones

No obstante, el verdadero héroe fue Jean Le Cam, el octavo navegante que cruzó la línea de meta y que inmediatamente después se instaló en la cuarta posición de la clasificación final gracias a la compensación de tiempo que recibió por su rescate también al naufrago Kevin Escoffier. No fue una llegada más porque no se trata de un participante cualquiera; muchos aficionados incluso desafiaron el toque



Charlie Dalin fue el primero que entró en meta con el Apivia.

de queda para acudir al canal del puerto de Les Sables d'Olonne y rendir pleitesía a Le Roi, al gran héroe de la novena edición de la regata más despiadada. Lo que nadie sabía era lo que Le Cam había ocultado durante buena parte

de su periplo y que sólo desveló una vez tuvo los pies en el suelo: "He conocido muchas cosas difíciles en mi vida, pero ahí fuera experimenté lo insoportable, es un milagro que esté aquí hoy" 🌊



El francés Yannick Bestaven ('Maitre Coq IV') se proclama vencedor de la Vendée Globe

Un choque contra una merlucera vasca

La prueba accidentada hasta tuvo un percance con un choque, a 150 millas de la costa vasca, del velero 'Seaexplorer-Yacht club de Monaco' y la merlucera 'Hermanos Busto'. En apariencia, fue un simple incidente de dos barcos, pero también entre dos realidades completamente distintas que conviven en la mar.

El velero del alemán Boris Herrmann estaba ya en la recta final de la Vendée Globe, la prestigiosa vuelta al mundo en solitario, sin asistencia externa y sin escalas que se celebra cada cuatro años. Los apasionados de este deporte le llaman 'la madre de todas las regatas' o 'el Everest de los mares' por su dureza. Los barcos que compiten en esta prueba pueden costar 3 millones de euros. Están equipados con la tecnología más puntera y están diseñados milimétricamente para 'volar' sobre las aguas. De hecho, pueden alcanzar velocidades de unos 50 kilómetros por hora. Son los 'ferraris' del mar.

El 'Hermanos Busto' es una merlucera de Ondarroa de 1995 que, con suerte, llega a los 16 kilómetros por hora «con buen tiempo y empujando». Su patrón es Josu Zaldunbide, un vizcaíno que lleva casi 40 años en la mar. Josu comanda una tripulación de 15 personas que se dedican a la pesca de palangre, que permite capturar



Herrmann entra en meta con desperfectos en la proa después de la colisión.

piezas de mayor calidad de las que se consiguen con otros métodos. Pueden pasarse hasta 13 días seguidos a bordo. Sus ingresos dependen de la faena, de la de-

manda y de muchos otros factores. Pero siempre vuelven con lo necesario «para pagar el pan y la leche».

En el momento de la colisión, Zaldunbide llevaba 8 días faenando y estaban parados. Herrmann sumaba 79 días de regata en solitario y se encontraba a sólo 80 millas de Les Sables d'Olonne, donde comenzó la carrera el 8 de noviembre. Iba en tercera posición y tenía opciones de victoria. 🌊



Roturas en el pesquero tras el abordaje



El pesquero Hermanos Busto


Josep Antoni Llopart, nuevo director del Salón Náutico Internacional de Barcelona

El Salón Náutico Internacional de Barcelona tendrá un nuevo director al timón del evento. El responsable de diferentes salones destinados al público, Josep Antoni Llopart, se encargará de dirigir el certamen con el objetivo de darle un nuevo impulso de cara a la próxima edición prevista para el mes de octubre.

Josep Antoni Llopart cuenta con una amplia trayectoria al frente de diversos eventos en Fira de Barcelona. Además del Náutico, es director del Salón Vehículo de Ocasión, el Salón Internacional del Caravaning y del NiceOne Barcelona, antiguo Barcelona Games World. Llopart se ha mostrado muy ilusionado ante el reto de dirigir uno de los salones emblemáticos de la institución ferial y referente europeo, en un momento clave para el sector. Por su parte, Jordi Freixas, tras 14 años al frente del Salón Náutico, período en el que el certamen se ha consolidado como referente del sector, liderará nuevos proyectos

en el organigrama de la institución ferial.

Organizado por Fira de Barcelona con la colaboración de Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), la nueva edición del Salón Náutico, que preside Luis Conde, está previsto que se celebre del 12 al 17 de octubre de 2021. Ya se está trabajando con la finalidad de volver a reunir en el Port Vell de

Barcelona, la mejor oferta comercial con la participación de las embarcaciones y últimas novedades de expositores de las grandes marcas, así como atraer compradores nacionales e internacionales, agentes clave del sector, y mostrar una vez más su condición del evento más importante de la náutica en España y uno de los referentes de toda Europa. 




Josep Antoni Llopart

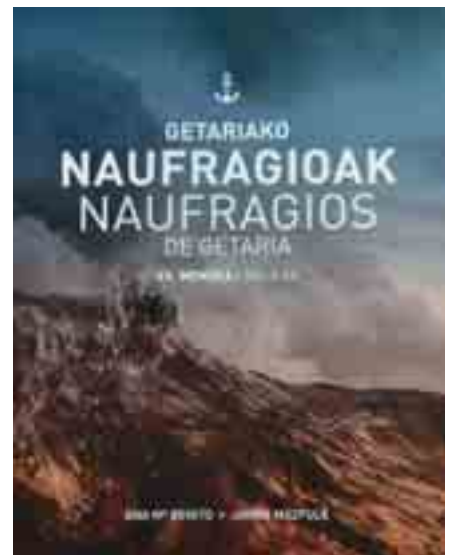
Presentado el libro “Naufragios de Getaria”

En honor a todos los pescadores desaparecidos, comenzaron la ceremonia de presentación del libro en silencio. Además de los representantes de las instituciones, la presentación, que tuvo lugar en la Cofradía de Getaria, contó con la presencia de dos autores del libro, Ana Mari Benito y Javier Mazpule de la Sociedad Científica Aranzadi, y unos 60 ciudadanos. Como medida de seguridad se ha cerrado el evento, y solo ha podido asistir el entorno cercano a ese proyecto. Como sugiere el título del libro, Los naufragios de Getaria en el siglo XX, incluye el hundimiento de los últimos cien años en la costa de Getaria y en las aguas circundantes; así como los naufragios de barcos getarianos en otras costas. Habló sobre los orígenes del proyecto Mazpule: “En 2017, nos sentamos con representantes del Ayuntamiento de Getaria en un proyecto similar que es-

tábamos haciendo. Al alcalde le gustó el tema y nos hizo una propuesta para estudiar los naufragios en la costa de Getaria o en otras zonas por barcos o tripulaciones de Getaria”, dijo Mazpule. Junto a ello, Floren Iribar fue mencionado repetidamente como un importante impulsor de este proyecto.

En palabras de Benito, Iribar ha sido el “alma mater” de esta iniciativa. El propio Mazpule mencionó que en un principio no esperaban encontrar tantos naufragios: “Poco a poco, fueron apareciendo cada vez más, y vimos que había suficiente información para hacer una publicación”. Benito y Mazpule se reunieron con los familiares de los ciudadanos fallecidos en varios naufragios, y el libro también contiene testimonios de ellos. Entonces, “lo hemos completado con la documentación del Ayuntamiento de Getaria, la Cofradía de Elcano y el Archivo del Distrito Ma-

rítimo de Getaria”, decía Benito. También se completó el texto con fotografías y dibujos. 



El heroísmo de unos pescadores

*Texto :
Alberto López
Echevarrieta.*

“¿Podrías llevar a una persona determinada al Reino Unido en tu barco pesquero clandestinamente?”, le preguntaron un día a Leif Larsen en una de las tabernas del viejo Bergen. Quien lo hizo sabía de la lealtad del marino hacia su patria. Eran momentos difíciles para una Noruega que se encontraba bajo el dominio nazi en una Europa cuarteada por la II Guerra Mundial. Complicados también porque en el país nórdico había anidado el fascismo a través de Vidkun Quisling, el político que vendió su país a Hitler y cuyo apellido ha quedado como sinónimo de traidor.

Cuando Larsen asintió sabía que el encargo no iba a ser único. Sopesó los pros y los contras advirtiéndole a su tripulación del peligro de aquellas operaciones clandestinas con la flota alemana vigilando las fronteras marinas. No hubo objeción alguna, como tampoco se produjeron interroga-



Leif Larsen

ciones cuando una determinada madrugada subió al pesquero una persona desconocida, se acomodó en un rincón y permaneció con un mutismo total hasta que pudo pisar las islas Shetland, ya en el Reino Unido.

Aquel viaje fue el inicio una de las rutas hacia la libertad más increíbles que se dieron durante una guerra salvaje en la que la acción de las fuerzas de ocupación y la delación de los colaboradores estaban a la orden del día. No es extraño, por tanto, que Larsen fuera uno de los oficiales navales más condecorados de la contienda y a nivel popular obtuviera el reconocimiento general por su heroísmo. Su aventura no fue difundida en nuestro país por obvias razones, pero Bergen no le olvida.

El héroe de Bergen

Frente a ese conjunto de casas de madera construidas en la Edad Media cuya imagen caracteriza a la ciudad de Bergen, hoy Patrimonio de la Humanidad, se encuentra el Shetlands-Larsens brygge y, en el extremo de este muelle, una alta columna coronada con una escultura de un marino manejando un timón. “Es Shetlands-Larsen, un héroe de la resistencia noruega durante la ocupación nazi”, le reconoce al momento cualquier habitante de la ciudad. Algunos le llegaron a tratar personalmente, pero todos saben de sus hazañas al frente de un pequeño barco de pesca. Incluso el cine se hizo eco de ellas en Shetlands gjengen (Michael Forlong, 1954). Este film, distribuido por la prestigiosa Columbia y retitulado Misión suicida en los países latinos, indicaba en su publicidad que se trataba de “la primera película de aventuras interpretada por los mismos héroes que la vivieron”.

Leif Andreas Larsen, Shetlands para los amigos, nació el 9 de enero de 1906 en Bergen, entre los fiordos de Sogn, el más largo del mundo, y el de Hardanger. Para un noruego venir al mundo en esta zona es el mejor precedente de futuro



Monumento a Larsen en el puerto de Bergen.

lobo de mar. El salitre mezclado con ese inconfundible tufillo a bacalao seco y el aire que llega por entre las montañas es la fórmula mágica que también sirvió a los vikingos para convertirlos en los auténticos soberanos de las aguas. El padre de Leif, Anders Olai Larsen, un notable hombre de negocios, no se extrañó cuando el muchacho le confesó a los 16 años que quería ser marino y que a la menor ocasión embarcaría dispuesto a la aventura de los mares como así fue.

Durante nueve años aprendió todos los secretos de un barco, siempre en la esperanza de que un día llegaría a tener su navío propio. “Empezaré con una lancha motora y más adelante, quizá...”. Era el sueño inacabado que repetía a sus compañeros de tripulación. Operó prefe-

rentemente en aguas del Mar del Norte alcanzando muchas veces las costas amigas del Reino Unido donde se hizo presente la camaradería entre los pescadores de una y otra costa. Jamás pensó que aquellos conocimientos le iban a ser tan útiles al producirse el estallido de la II Guerra Mundial.

Bautismo de fuego

El 30 de noviembre de 1939, tres meses después de que se iniciase el conflicto bélico, la Unión Soviética atacó a Finlandia en un intento de hacerse con el control del país mediante un gobierno títere. Aquella agresión fue considerada en Noruega -con la que Finlandia tiene frontera común-, como un primer paso para el dominio ruso de Escandinavia.

El sentimiento nacionalista noruego motivó que muchos voluntarios, entre ellos Leif Larsen, se unieran a las tropas finlandesas en una guerra en la que ambos bandos tenían dos enemigos, el de enfrente y el frío. Aquel conflicto, denominado históricamente Guerra de Invierno por llegarse a alcanzar temperaturas de 43° C bajo cero, duró poco menos de cuatro meses y terminó con la firma del Tratado de Paz de Moscú que supuso la cesión a la URSS de una parte de la provincia finesa de Karelia.

Poco duró la paz en la parte más septentrional de Europa, porque la neutralidad de Noruega se rompió la noche del 8 al 9 de abril de 1940, cuando tropas alemanas ocuparon el país nórdico para aprovechar sus fiordos como imponentes refugios naturales para sus buques de guerra. Larsen marchó al Reino Unido el 9 de febrero de 1941 para unirse a los grupos de Resistencia que se estaban organizando en las islas Shetland, situadas en el Mar del Norte y que constituyen el

Leif Larsen y su tripulación salvaron la vida a numerosos judíos en su huida de los nazis.

punto más próximo a Bergen en línea recta. Los oficiales británicos advirtieron de inmediato las innatas cualidades de líder que tenía el noruego y como a tal se le instruyó.

Un barcobús para la libertad

Se formó un grupo entre los marineros de Bergen cuya misión consistía en trasladar agentes y suministros de guerra de un país a otro en barcos pesqueros que no infundieran sospecha. Se fijó un pequeño puerto del archipiélago escocés por una parte y una pequeña isla próxima a Bergen por la otra. La idea, que en un principio pareció descabellada, fue aceptada por los noruegos que regresaron a su ciudad dispuestos a llevarla a cabo.

Durante el trayecto entre las islas escocesas y las noruegas no había conversación entre la tripulación del pesquero y los invitados. Ambas partes sabían el rol que desempeñaban aquellas personas que, en muchos de los casos, no estaban habituadas a la mar. El trayecto no era largo, pero la mayor parte de las veces el estado de las aguas no lo hacía grato. Sin embargo, el mayor peligro era su descubrimiento por parte de alguna patrulla alemana.

El enlace establecido llegó a ser tan constante y de tal eficacia que popularmente recibió el nombre de Shetland Bus, como si de un servicio regular se tratara. Los pescadores noruegos contaron

El barco estableció una ruta entre Bergen y las islas británicas transportando agentes

siempre con la ayuda de compañeros patriotas que, sabedores de la misión que desempeñaban, les facilitaban los pequeños detalles. Gracias a todo este entramado pudieron salvar sus vidas no sólo personas perseguidas por las autoridades nazis debido a su ideología política y religiosa, sino agentes secretos quemados que querían proseguir la lucha desde el Reino Unido.

Pasajeros de cuidado

Uno de los usuarios del Shetland Bus fue el joven radiotelegrafista de la Marina Odd Starheim, que informó a los aliados de la partida del puerto de Bergen del acorazado alemán Bismarck, la joya naval nazi. Medía 251 metros de eslora y 36, desplazando 41.700 toneladas a una velocidad de 30 nudos. Pero su principal orgullo era el blindaje de 32 centímetros de espesor en la línea de flotación y 35 en las torres y en el puesto de mando. Gracias a esta información se puso en marcha una de las más importantes operaciones de caza y captura llevadas a cabo durante la II Guerra Mundial. El Bismarck fue hundido el 27 de mayo de 1941.



Así era el Shetland Bus, según la imagen conmemorativa que perdura.



Estos son los héroes del Shetland Bus, figuras legendarias ya en Bergen.



Larsen y sus condecoraciones.

No fue éste el mayor logro de los pasajeros del Shetland Bus, ya que también intervinieron en la destrucción de 19.000 toneladas de navíos alemanes que estaban abasteciéndose en las islas Lofoten. Los comandos destruyeron dieciocho fábricas de aceite de hígado de bacalao, cortando de esta forma una de las fuentes de provisiones más importantes del Mar del Norte.

Uno de los más famosos integrantes de estos comandos fue Thor Heyerdahl que interrumpió sus estudios cuando contaba 23 años para alistarse como voluntario, inicialmente en una unidad de paracaidistas y posteriormente en una unidad de operaciones especiales. Acabada la guerra se hizo mundialmente famoso al ser el primero en ir desde Perú a la Polinesia a bordo de una balsa de troncos

llamada Kon-Tiki.

En esa misma red de informadores de la actividad nazi en los fiordos figuró asimismo Torstein Raaby, veinteañero como el anterior y hoy figura mítica de la Resistencia noruega. Disponía de una cámara fotográfica con la que se apostaba en puntos estratégicos de las cimas montañosas que rodean a los fiordos para recoger imágenes de la flota alemana que se guarnecía en aquellas aguas. Luego las pasaba a sus superiores en el Reino Unido utilizando el servicio del Shetland Bus. La información que transmitió a través de su emisora de radio que más fama le dio fue la localización del acorazado Tirpitz, un buque de guerra alemán que había conseguido zafarse de innumerables persecuciones. Finalizado el conflicto, Raaby acompañó a Heyerdahl en

la Kon-Tiki en su calidad de operador de radio. Murió con 44 años en 1964.

Pero no todas las aventuras bélicas de aquellos tripulantes del Shetland Bus acabaron satisfactoriamente. También se produjeron notables bajas en las filas noruegas, como en la acción de Vaagso ocurrida en los últimos días de 1941, donde murió el valeroso líder Martin Jensen Linge. Linge, popular actor de cine y teatro en la vida civil, tomó las armas y acabó abatido con 47 años. Hoy es un héroe nacional noruego cuyo nombre lo llevan varias calles, un parque y una plataforma petrolífera.

El hombre del S.XX

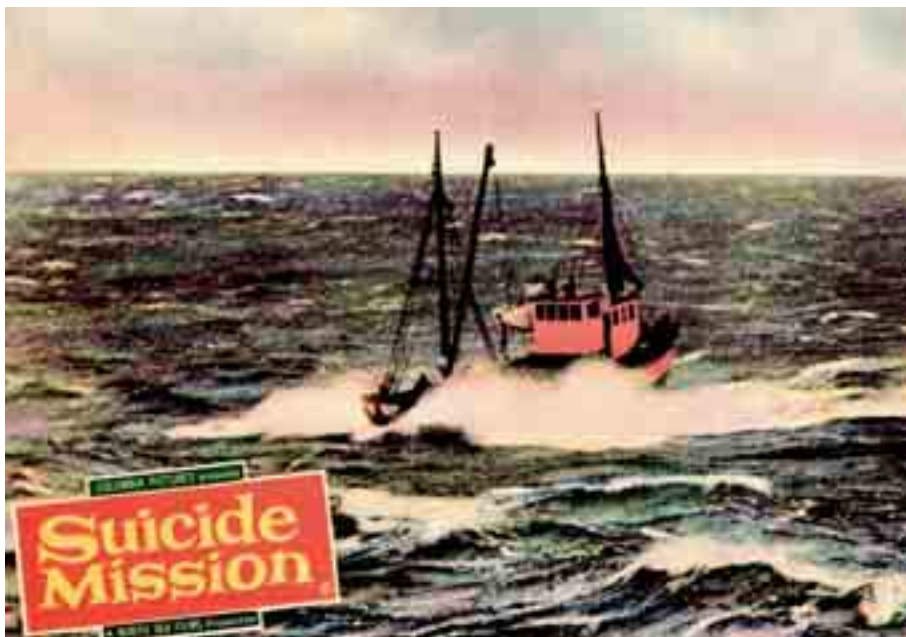
Terminada la II Guerra Mundial, el gobierno noruego encargó a Larsen la organización de la sección naval de la



Larsen posa con su tripulación.



Cartel de la película Misión suicida -no vista en España- que relata la aventura de Larsen y su tripulación. Fueron los propios héroes quienes protagonizaron el filme.



El Shetland Bus en plena travesía, según el cine.



Lars Larsen interpretándose a sí mismo en la película que narra su aventura.

Guardia Nacional del país. La edición de libros y la realización de la película que narran su aventura le proporcionó enorme popularidad hasta el punto de que hace tan solo veinte años el periódico Bergens Tidende le catalogó como “el hombre del siglo”.

Sus numerosas medallas, entre las que se encuentra la de Valentía Militar concedida en dos ocasiones, pueden verse en el Museo del Mar del Norte, en la isla de Teavag inmediata a Bergen. Leif Andreas Larsen falleció el 12 de octubre de 1990. Tenía 84 años de edad. 🌊

Un pesquero noruego convertido en barcobús clandestino durante la II Guerra Mundial.



La hazaña del Shetland Bus fue reconocida a nivel oficial y popular.



El Shetland Bus dispuesto a partir en la ficción, como lo hizo en la realidad.

La Fundación Expomar aplaza la celebración de su feria

La Fundación Expomar ha comunicado que, debido a la situación sanitaria provocada por la pandemia de la COVID-19, se ha aplazado temporalmente la celebración de la monográfica Náutico-Pesquera Expomar “mientras no se den las circunstancias favorables para su celebración”. El evento se iba a celebrar en Burela del 19 a 22 de mayo del presente año. “Desde la Fundación Expomar llevamos meses trabajando en el refuerzo de medidas sanitarias. Precisamente tras la valoración por parte del Patronato de la Fundación Expomar de la situación actual, se ha decidido este aplazamiento de fechas mientras no se den las condiciones favorables para que la feria se pueda celebrar de forma plena y satisfactoria para todos nuestros expositores y visitantes”, recalca la organización.

El objetivo para esta próxima edición será

“no sólo salvar las dificultades que supone la actual situación generada por la pandemia de la COVID-19, si no aprovechar las circunstancias de esta nueva realidad para dar un salto cualitativo en cuanto a la tecnología y comodidad de los participantes, igualando e incluso superando la cifra de negocio generada por nuestros expositores y visitantes profesionales”. Por ese motivo la Fundación Expomar decide el aplazamiento sine die de la cita de este año.

Por su parte, sí se mantienen las fechas para la celebración anual de las Jornadas Técnicas y Encuentro Empresarial, que se volverán a celebrar de manera telemática y próximamente se anunciará tanto el programa de temas como de participantes, confirman desde la Fundación. 🌊



La feria Neva de San Petersburgo se celebrará del 21 al 24 de septiembre

La feria Neva de San Petersburgo, la exposición marítima más importante de Rusia, se celebrará del 21 al 24 de septiembre. Agru-

pará a expositores de transporte marítimo, construcción naval, los puertos y la energía. Su objetivo es promover el desarrollo co-

mercial de la Federación de las industrias marítimas y de proporcionar una puerta de enlace para atender el transporte marítimo y la energía en alta mar bajo un mismo. Los expositores presentan sus soluciones en ámbitos como el diseño y la producción naval, la fabricación de equipamiento, tecnología marina y el mar, la cooperación con el petróleo y el gas del mar de extracción de las empresas, la exploración marina de las regiones árticas y la Ruta del Mar del Norte, el mar y la navegación en aguas interiores, el equipo de desarrollo del puerto, la seguridad, la navegación, hidrografía y la formación del personal marítimo y la educación. En 2017 acogió a unos 600 expositores de 37 países y 20.000 visitantes... 🌊



En atuneros congeladores productos TVMAC



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

Zona Industrial A Revolta

Pousadoiro, s/n.

36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382

E-mail: tvmac@tvmac.net

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

