

Europa Azul

Revista de la Mar

Enero-Febrero

N.º 187 • 2022





**Hutsik dagoen
etxebizitza bat baduzu,
Bizigune da
zure programa**

**Si tienes
una vivienda vacía,
Bizigune es
tu programa**



INFORMA ZAITEZ / INFÓRMATE
900 251 251
alokabide.euskadi.eus

Euskadi, auzolana, bien común



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**

LEIALDE PLANGINTZA,
ETxebizitza
ETA GARRAIO SAIA
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES



Alberto Echaluze

Aprovechar los acuerdos entre la UE y el Reino Unido y no salir perjudicados

España tiene que aprovechar las posibilidades de los impactos que supone el Acuerdo de Comercio y Cooperación (TCA) entre la UE y el Reino Unido en el sector pesquero. En los últimos informes se recoge que todo ello ha afectado negativamente, tanto al Reino Unido como a la Unión Europea, pero que el impacto ha sido mayor para el Reino Unido. Asimismo, se concluye que países como Noruega o Islandia aumentarán sus ventas de productos del mar, y que también España "puede beneficiarse" del acuerdo haciéndose cargo del comercio que existía anteriormente entre el Reino Unido y la UE, ocupando el lugar de Reino Unido, con lo que podría ganar también competitividad. El estudio es muy claro. Los Estados miembros de la UE que pescan fuera de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) del Reino Unido, como España, podrán exportar más (+ 0,6 %).. Este estudio ha utilizado el modelo "MAGNET" que permite simular cambios en el tiempo, centrandolo en el período 2021-2025 en el que se implementan los principales cambios del TCA. En base a la estadística de datos, en general, el Reino Unido depende más de la UE para sus importaciones y exportaciones de productos del mar que la UE el Reino Unido. El informe explica que el comercio entre el Reino Unido y la UE está disminuyendo por el aumento de los costes comerciales y que los flujos comerciales se despla-

zan. Noruega e Islandia comercian más con el Reino Unido y la UE aumenta su comercio dentro de la propia UE, un asunto clave para el futuro, pero en el que llama la atención las importantes cuotas pesqueras que consigue Noruega e Islandia, tras el Brexit. Además, refleja que el comercio general de productos pesqueros disminuirá. Según los informes, España podría ganar competitividad en el mercado. El país más perjudicado sería Irlanda, como consecuencia de importar el 54 % de sus productos pesqueros de Reino Unido. El modelo utilizado confirma en diferentes escenarios que el aumento de los TAC para Reino Unido produce un exceso de oferta de productos pesqueros que no puede absorberse fácilmente debido a una existencia paralela de barreras comerciales y de una demanda de consumo debilitada. Todo ello hace que el aumento de los TAC tiene un impacto positivo en los volúmenes producidos por los pescadores del Reino Unido, pero negativo en el precio. Otra de las consecuencias del informe es que el principal impacto del acuerdo en la UE será en el sector del procesado de pescado. El aumento del coste comercial y las medidas no arancelarias derivarán en resultados negativos en sector de la transformación de la Unión. Asimismo, apunta que tanto en la UE como en el Reino Unido, los consumidores tendrán que

comprar pescado más caro y que es posible que cambien sus preferencias y apuesten por productos pesqueros nacionales en lugar de importados. Estos hechos pueden desequilibrar el conjunto de las exportaciones e importaciones. La Unión consume más del 50 % de productos del mar que vienen de fuera. Mientras que las exportaciones del conjunto del bloque de los 27 al Reino Unido todavía suponían un 6,2% del total en 2019; en 2021 este porcentaje se había reducido al 5,2%.. Asimismo, en este periodo, las importaciones británicas a la Unión se redujeron de un 3,9% a un 2,6%. También son importantes las recomendaciones en favor de conservar los Consejos Consultivos. Debería aclararse y establecerse la participación de estos Consejos pertinentes en las negociaciones celebradas entre la UE y el Reino Unido en el marco del Comité Especializado de Pesca. Esto permitiría a los Consejos hacer contribuciones constructivas a la Comisión Europea en asuntos de competencia del Comité Especializado de Pesca, según proceda, como es el caso de los asuntos de competencia exclusiva de la UE. Una hoja de ruta detallada para las negociaciones debería especificar los temas y el calendario de los consejos consultivos pertinentes.

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BEREÁ **CORRESPONSAL MADRID:** TERESA MONTERO, **CORRESPONSAL CATALUÑA:** FRANCESC CALLAU **CORRESPONSAL ANDALUCIA:** JUAN MANUEL MORENO. **CORRESPONSAL CANTABRIA:** JUAN CARLOS BARROS **COLABORADORES:** Eliseo Villar, Javier Mina, Iñaki Garro, Julio Ruiz de Velasco, Susana Rivas

FOTOGRAFÍA: José María Fernández, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, "Jota", Richard Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrupo, www.julioruizdevelasco.com

EDITA: EUROPA AZUL S.L. Administración: Plaza de Unzaga 9-2. Tlfno movil: 619179516-606549776. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

E-MAIL: info@europa-azul.es. **PAGINA WEB:** www.europa-azul.es

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

E-MAIL: jruizdevelasco@telefonica.net

IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa). DEPOSITO LEGAL: SS-228-90. ISSN: 1.130-1465.



Entrevista 6 a 11

Entrevista Javier Garat, presidente de Europeche y secretario general de Cepesca

Breves 12 y 13

Tragedia del Villa de Pitanzo.

Javier Touza, nuevo presidente de ARVI.

Relevo generacional en la flota

Opinión 16 y 17

Descenso de rentabilidad

Galicia 18 a 25

Palangre de superficie

Subsidios al gasóleo

Euskadi 26 a 31

IOTC reduce la cuota de pesca por sobrepesca

Reducción de capturas en 2021

Cuotas de pesca

Europa 32 y 33

Defensa a favor del arrastre

Comercialización 34 y 35

Consumo de pescado y vías para incentivar su promoción

Innovación 36 a 41

Primer curso para el pilotaje de drones

Catalunya 42 a 44

Economía Azul

Zonas marinas protegidas

Puertos 45 y 46

Port Vell

16 y 17

Europa

Descenso de rentabilidad de la flota

Se acaba de publicar el Informe Económico Anual 2021 del Comité Científico, Técnico y Económico para la Pesca (STECF) de la Unión Europea sobre la flota pesquera europea, cuyo dato más significativo es que en 2019 la rentabilidad de la flota registró un beneficio neto de casi 600 millones de euros, lo que representa una caída del 26% respecto al año anterior y una continuación del descenso producido en 2018. La producción total fue de 4,05 millones de toneladas de descargas de pescado con un valor de 6.300 millones de euros



22 a 25

Galicia

Si se suprimen los subsidios al gasóleo, la flota quedaría en crítica situación

Con un informe independiente en la mano, la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana se ha dirigido a las instancias europeas para advertir de la más que probable entrada en pérdidas de la flota si se materializa la supresión de las bonificaciones a los combustibles. Los segmentos más afectados por esta decisión serían lo de arrastre y palangre de altura y gran altura ya que son los que recorren mayor distancia para llegar a los caladeros en los que faenan.



Eficiencia energética 47a 51

El Cluster presenta los proyectos de innovación.

Astilleros 52 a 55

Los astilleros reciben encargos de construcción de barcos para plataformas eólicas marinas

Zamakona Yards construye barco para el Reino Unido

Contratación de barcos

Empresas 56

Digiprop y Marine Instruments

Reportaje 58 a 61

La pesca en Mallorca

Investigación 64 a 67

Anfaco, la institución que más fondos Next consigue.

Historia 68 a 70

Flota atunero congeladora

Ferias 71

AquaFuture Spain

32 y 33

Europa

Con el Brexit todos pierden

Todas las flotas de la UE, unas más que otras, pierden peso económico. Según un estudio, la flota de la UE-27 captura aproximadamente 1,3 millones de toneladas de pescado por valor de 1.600 millones de euros en virtud de los TAC compartidos con el Reino Unido. En comparación con 2019, el Acuerdo de Libre Comercio (TCA) dio lugar a una reducción de las posibilidades de pesca para la UE-27 en 2021 de 66 400 toneladas y será mucho mayor en 2025 cuando baje a 110 900 toneladas. Los valores correspondientes se estiman en 108,4 y 178,6 millones de euros respectivamente, aunque el impacto real de estas reducciones depende del nivel de utilización de la cuota y del nivel de TAC fijado para responder a los objetivos de conservación de las poblaciones.



Publicidad

G°V° Dep Vivienda	2
Industrias Ferri	11
Nabera	13
Coterena	19
Marine Instruments	21
Itsaskorda	23
Oliveira	25
Astilleros Balenciaga	27
Balfegó	29
Arrankoba	35
A.P. Bilbao	37
Mayekawa	41
Bureau Veritas	43
Vicinay	55
Protecnavi	57
Biolan	65
TVMAC	72

47 a 51

Innovación

Avanzan los proyectos relacionados con dotarse de mayor eficiencia energética

El último Encuentro con la Mar del Cluster Marítimo Español nos descubrió las más recientes novedades en combustible y nuevas tecnologías. Todas las innovaciones alternativas están enfocadas en hacer del viaje un proceso más eficiente y menos contaminante. El objetivo, superar los retos de la descarbonización del sector a través de la eficiencia energética. Todo ello, en base a que la estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI), en 2018, sobre el uso de los gases de efecto invernadero (GEI) incluye medidas para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) a corto plazo en todos los buques; de un 40% para 2030, en comparación con 2008; y del 50% en 2050.



Flota atracada en el puerto de Weymouth, al sur de Inglaterra, a la espera de retornar a la mar. Foto J.R.V.

Javier Garat, presidente de Europeche y secretario general de Cepesca

‘Desde un despacho en Bruselas es muy fácil tomar medidas que no afectan a tu bolsillo’



Garat critica la falta de sensibilidad hacia los sacrificios de los pescadores.

Javier Garat (Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, 1971) atiende a Europa Azul, en una entrevista, donde repasa la realidad del sector pesquero en el actual contexto de pandemia y de incremento de los costes de producción. La falta de sensibilidad con los sacrificios de los pescadores, los efectos del Brexit, la competencia desleal, los cambios legislativos, la prevalencia de lo ambiental sobre el ámbito socioeconómico, y la alargada sombra del comisario Sinkevicius están muy presentes en nuestra conversación. Al cierre de esta edición, Cepesca anunciaba la puesta en marcha de una AOP, o Asociación de Organizaciones de Productores Pesqueros, de ámbito estatal.

Entrevista

Texto: Juan Manuel Moreno

Garat lleva ligado a la defensa de los intereses de los pescadores desde 2001. Es secretario general de Cepesca, presidente de Europêche, y presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA), entre otras muchas responsabilidades y méritos. Se trata de uno de los andaluces más influyentes en Bruselas en asuntos pesqueros y es una de las voces más autorizadas del sector.

-Seguimos inmersos en una pandemia, que ha servido para demostrar el carácter esencial de la pesca, pero aun así persisten las restricciones y trabas al sector, ¿qué sensación deja esa realidad?

Es algo que nos fastidia mucho. Por un lado se ha producido un reconocimiento mundial de la importancia del sector pesquero como esencial y estratégico. El sector siguió con la actividad asumiendo los riesgos sanitarios, sin el equipamiento y la información que ahora tenemos. Sufriendo casos de barcos confinados y obligados a parar. Los españoles debemos estar muy orgullosos de nuestro sector pesquero. Los ciudadanos hemos podido seguir alimentándonos bien gracias al mar y al campo, y ni al mar ni al campo se les está tratando bien. Frustra mucho que después de este sacrificio y de este reconocimiento social, lleguen las negociaciones en la Unión Europea, para establecer cuotas o para desarrollar políticas, por ejemplo, y los aspectos socioeconómicos queden olvidados y piensen exclusivamente en los aspectos medioambientales.

El ecologismo se abre cada vez más hueco en el principio de la triple sostenibilidad. Ahí están el Pacto Verde, la Estrategia de Biodiversidad, los objetivos de descarbonización, el paquete 'Fit for 55', la propuesta para



Garat dirige la más importante asociación empresarial de la pesca española y europea.

“Hay mucha demagogia, sectarismo y desconocimiento contra la realidad del sector pesquero”

gravar el gasóleo pesquero, el reglamento de control... Hay muchas iniciativas legislativas que, en lugar de facilitar la actividad esencial al sector pesquero, nos ponen cortapisas.

Iniciativas que están influenciadas por campañas de ecologistas, animalistas, veganos, grupos de presión que quieren que se deje de consumir pescados y mariscos. Algo que sería una auténtica barbaridad desde el punto de vista de la salud, porque están totalmente demostrados los beneficios para la salud de los productos pesqueros y porque tendría un fuerte impacto en el gasto público sanitario.

Hay qué hacer mucha pedagogía aún de los bienes de los productos

del mar.

Hay mucha demagogia, mucho sectarismo, mucha ideología y mucho desconocimiento de la realidad y esto lleva a la confusión de los consumidores. Por supuesto, hacen falta más campañas informativas y nosotros ponemos nuestro granito de arena como sector, pero es fundamental que se impliquen las administraciones. Y, por supuesto, desde la educación. Un ejemplo de esto es el proyecto Educasano, impulsado por nuestros colegios de Vigo imitando el modelo japonés, consistente en introducir en el sistema educativo una asignatura que atendiera a la formación de hábitos saludables incluyendo los beneficios de pescados y mariscos.

El confinamiento supuso un repunte del consumo de productos pesqueros, ¿cómo lo valora?

De los doce años anteriores antes de la pandemia se desprende que el consumo de pescado en hogares descendió un 20%, algo que es una barbaridad.



Para Garat en las negociaciones del Brexit, España ha perdido mucho

Durante el confinamiento, con el canal Horeca cerrado, el consumo en hogares ha subido. Hemos tenido tiempo de estar con la familia, de meternos en la cocina, de encargar el pescado y cocinar en familia. Ojalá esos hábitos recuperados durante el confinamiento sigan ahí. Pero me da la sensación, porque aún no tenemos los datos, que el consumo en hogares no ha compensado el cierre del canal Horeca, es decir, que no hemos recuperado el consumo anterior. Por tanto, es muy importante aumentar las campañas que fomenten el consumo de los productos del mar.

¿Le constan denuncias de importaciones de pesca ilegal para atender el aumento de la demanda en pandemia?

Las importaciones son muy importantes para España y la UE, las necesitamos para atender nuestra demanda. En primer lugar, nuestras empresas con inversiones en terceros países cumplen con los mismos estándares

“Si los británicos limitan el acceso a sus aguas debemos limitar su acceso a nuestros mercados”

que cumplimos nosotros aquí. Y desde luego, también hay operadores de terceros países que hacen bien las cosas. Lo que hay que impedir es la importación de productos ilegales y de prácticas que no cumplen los requisitos mínimos de ámbito social. Nos referimos, por ejemplo, a respetar el convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo, que se hizo para garantizar unos estándares mínimos de condiciones sociales a bordo de los barcos. Y sabemos que hay producción en situación de semiesclavitud, de trabajos forzosos, con unos costes de producción muy inferiores a los nuestros. Y al final, el pescado que se captura así, también entra en nuestros mercados, debido a acuerdos europeos con terceros países, a contingentes

arancelarios existentes... y ahí es donde la UE debería ser mucho más severa en aras de nuestra competitividad. Aquí tenemos que ser los mejores del mundo, tenemos los estándares más altos del mundo, nos ponen mil trabas y requisitos, y a los que vienen de fuera no les están exigiendo tanto como a nosotros.

¿Pasará lo mismo con los pescadores tras el Brexit? ¿Considera que se han hecho demasiadas concesiones de difícil marcha atrás en la negociación?

En la negociación del Brexit con el Reino Unido, sin duda, hemos perdido. También sus pescadores consideran que han perdido. Pero nosotros hemos perdido porque a día de hoy tenemos menos posibilidades de pesca que antes del Brexit. Es cierto que nuestras capturas históricas y nuestra presencia en aguas británicas es inferior que la de otros países europeos que han sufrido un impacto mayor. Pero esto no ha terminado, ahora estamos en un periodo transitorio de cinco años y medio donde se ha acordado que todo permanezca más o menos igual pero con menos cuota, pero cuando este plazo acabe se pueden revisar las condiciones de acceso. Y eso supone que pueda haber menos barcos pescando allí. Ahí la Unión Europea deberá poner en valor el acceso al mercado europeo, y si nos limitan el acceso a sus aguas habrá que limitarles el acceso a nuestro mercado, que para ellos es clave.

Mientras Michel Barnier fue el jefe de negociación se defendieron muy bien nuestros intereses, pero cuando se cambió al equipo de la negociación, en los momentos finales, llegaron las cesiones. Incluyendo una sorpresa mayúscula, que fue la cesión sobre el bacalao de Svalbard, que a nuestros bacaladeros le ha hecho mucho daño.

Otro ejemplo de esa debilidad negociadora hacia el exterior que contrasta con el rigor a nivel interno es el plan para el Mediterráneo.

No negamos que haya especies explotadas en estas aguas, y aunque no nos gustaba ese plan se puso en vigor. En el tiempo que lleva vigente este plan se han reducido los días de pesca un 20%, ahora se ha añadido un 6% adicional, se han cerrado un montón de zonas de forma permanente para la pesca de arrastre, y se han establecido una serie de zonas con cierres espaciotemporales para proteger juveniles de distintas especies, y ahora con el nuevo acuerdo de TAC se ha metido un tope de captura para la gamba roja y unas medidas para el palangre de fondo.

Todo esto para nosotros es claramente excesivo. Nuestro planteamiento, y el gobierno español lo defendió, gesto que aplaudimos, es que ya hemos hecho todos los sacrificios y esfuerzos que están poniendo al límite a nuestras empresas familiares y a pescadores, estamos hablando prácticamente de pesca de subsistencia, y tras estos sacrificios aún no hay una evaluación científica del impacto de todas las medidas ya aplicadas. Creemos que los primeros resultados indican una tendencia de mejora de las poblaciones de peces, pero necesitamos saber cómo está la situación en su conjunto. No obstante, sin hacer esa evaluación siguen metiéndonos recortes adicionales. Después de perder 13.800 jornadas en 2020 por el Covid, superamos el 25% con creces. Que a cualquier empresa le quiten el 25% de su producción es una barbaridad.

El comisario Sinkevicius ha visitado puertos españoles pero sigue sin sensibilizarse.

A pesar de las visitas y comentarios directos que el propio sector le ha manifestado a pie de puerto, sobre cómo este reglamento les está llevando al límite, a pesar de eso no hay sensibili-

dad. Desde un despacho en Bruselas es muy fácil tomar medidas que no afectan a tu bolsillo. Si visitas los puertos y hablas con la gente, te das cuenta de que no estamos hablando de cosas sin fundamento, sino de la economía real, de gente que necesita la actividad para comer. Está muy bien estar comprometidos con la biodiversidad, pero hay que hacerlo en equilibrio con los recursos naturales y con la seguridad alimentaria, y para ello necesitamos seguir pescando y que nos den facilidades.

La evolución de los últimos años en el sector pesquero español se ha dado un cambio radical en cuanto a ese compromiso de sostenibilidad ambiental. Es algo que a mí personalmente me han reconocido los ministros de Agricultura, de Transición Ecológica y directores de WWF y de Seo Birdlife. Y esto es algo que no vemos luego reconocido en las políticas pesqueras.

Sinkevicius dice: “más peces, más negocio”. ¿Cómo de cerca o de lejos está esto de la supuesta triple sostenibilidad que debe marcar la Política Pesquera Común?

La política de los últimos años ha estado claramente focalizada en lograr los objetivos medioambientales, y el ámbito socioeconómico se ha olvidado por completo. Ahora se está logrando que se empiece hablar de la dimensión social de la pesca desde alguna ONG y en la Comisión Europea, pero si ponemos esto en una balanza, lo medioambiental tiene mucho más peso.

«Los españoles deben estar orgullosos de su sector pesquero»

Sin embargo, la pesca artesanal tampoco se considera suficientemente valorada.

Yo siempre digo que necesitamos todo. La diversidad y la flota artesanal, la de altura, la de bajura, todas. Hay que cuidar toda la flota. En 2020 se capturaron casi 800.000 toneladas de pescados y mariscos. La flota artesanal en España captura entorno a 150.000 toneladas, el resto lo captura el resto de flota de bajura, los cerqueros, los palangreros, los arrastreros, la flota de altura que pesca en aguas españolas y europeas, y la flota que pesca en terceros países y en alta mar. Es una cantidad muy grande la que se pesca fuera de la flota artesanal. Algunos, tipo Greenpeace, pretenden acabar con la pesca no artesanal, y esto sería insostenible. Además, el arrastre es el motor socioeconómico de la mayoría de los puertos de bajura que tenemos en España.

¿Por ello han constituido la Alianza Europea de Pesca de Fondo (EBFA)?

Claro. Contamos ya con asociaciones de 14 estados miembros de la UE, y tiene como objetivo contar la realidad de cómo es el arte de arrastre hoy, frente a las malintencionadas informaciones, y evitar que las próximas novedades legislativas europeas vayan contra la pesca de arrastre. Están diciendo que estamos en ecosistemas marinos vulnerables, que pescamos en fondos con poseidonias, con corales... y la realidad es que eso está completamente prohibido desde hace tiempo. Nuestros barcos de arrastre solo pueden pescar en fondos arenosos y de fango, donde el impacto ecológico es muy inferior. Yo lo comparo con el arado en la tierra. Si un tractor ara en un campo de cultivo no solo no pasa nada malo, sino que es necesario. Y si lo hace en un campo de flores preciosas se las cargará. En el mar es igual. Pescamos en fondos de arena, donde se capturan especies que de otra ma-

nera no estaría en nuestros platos: langostino, gamba roja, gamba blanca, galera, fletán negro, puntillitas... o especies que se pueden capturar con otras artes pero en cantidades muy pequeñas. Acabar con el arrastre tendría un impacto brutal en nuestra dieta, en nuestra cultura.

Villauriz aludió a la posibilidad de incluir nuevos criterios sociales en el reparto de cuotas. ¿Qué expectativas y preocupaciones tienen de la ley de pesca sostenible prevista para 2022?

No tenemos ningún inconveniente en actualizar la ley de pesca sostenible. Lo que nos preocupa de esta ley es que no quede bien clarito por escrito la garantía de la seguridad jurídica, para tenerla necesitamos certezas de que los repartos de cuotas hechos hasta la fecha no van a ser revisados.

A lo largo de la historia se han hecho repartos que sí contemplaban la cuestión social, quizás no tanto la parte ambiental y que ahora se está introduciendo, y se hicieron esos repartos de acuerdo a la ley. Y a partir de esas cuotas son las empresas pesqueras las que deciden qué operaciones realizar para afrontar la temporada, ventas, compras... inversiones que condicionan el futuro de estos pescadores.

Por ello, planteamos que los nuevos criterios que se establezcan se hagan para los nuevos repartos pero no para los que ya están establecidos. El Gobierno nos dice que podemos estar tranquilos porque



Garat habla de todas las cuestiones que preocupan a la pesca.

«En el Mediterráneo ya hemos hecho todos los sacrificios y nuestras empresas familiares están al límite»

esa es su intención, pero los gobiernos y las personas cambian, y si no queda claro por escrito luego estamos sujetos a interpretaciones. Necesitamos estabilidad y seguridad jurídica, si esto no se garantiza: malo.

¿Cómo se prevé el panorama a medio plazo en los acuerdos con terceros países?

En el caso de Guinea-Bissau nos han impuesto una parada biológica en enero completamente inesperada y ha provocado el amarre de varios barcos, algo que consideramos que se saltaba el acuerdo pesquero con la UE.

También necesitamos que se realicen campañas de investigación por parte de España, hay un compromiso para hacerlo, para conocer las poblaciones en países como Angola o Congo, que pueden ser importantes para nosotros.

Además tenemos el acuerdo con Marruecos, con esa sentencia del Tribunal General de la UE, que anulaba el acuerdo, que está recurrida y sus efectos es-

tán paralizados. Hay riesgo real de parar la actividad pero creemos que los tiempos van a coincidir con los plazos de la renegociación del protocolo actual, pero lo que vaya a ocurrir ahí es una gran incógnita, es algo delicado y estará condicionado por la sentencia.

En Andalucía, aquí entre las nuevas problemáticas del sector va adquiriendo fuerza la presencia del cangrejo azul, ¿puede llegar a ser algo grave?

Está en el estuario del Guadalquivir, donde se encuentran las larvas de las principales especies del Golfo de Cádiz. Hay que analizar los datos, pero en 2020 las capturas de langostinos fueron 144.000 kilos, y en 2021 han sido 75.000, casi la mitad. No se puede decir que sea solo por el cangrejo azul pero está siendo ya un factor destacado. Estamos ante una especie invasora que arrasa con todo y al estar en una zona de reserva y sin depredador, se está haciendo cada vez más dominante. 🌊

«Llevamos trabajando tres años el relevo generacional»

Garat expresa el trabajo que está llevando a cabo Cepesca «porque es un problema global en España. La escasez de tripulantes y la falta de relevo generacional ha motivado el amarre de barcos. El problema es real y está ahí. En estos tres años pusimos en marcha el Plan estratégico del ámbito social, con dos objetivos complementarios. Por un lado, atraer talento español, conseguir que los jóvenes conozcan el sector pesquero y quieran trabajar en él, y por otro, que se facilite la contratación extranjera eliminando trabajas burocráticas existentes.

Por otro lado, se han modificado las titulaciones otorgando mayores atribuciones a los titulados. Y hemos impulsado la formación profesional dual, combinando más intensamente teoría y práctica, y reduciendo el proceso a dos años. En cuanto a la contratación de extranjeros, ahora en abril hará tres años que llegamos

a un acuerdo extraordinario con el gobierno para facilitar su contratación. Pero desgraciadamente este acuerdo está bloqueado porque existe un título en España, el de marinero-pescador, que no tienen muchos otros países y que aquí es imprescindible para la contratación a bordo. Esos problemas de contratación afectan a la flota española que faena en aguas lejanas». También quiere destacar la importancia del turismo gastronómico. «Tenemos un territorio de talento y tenemos una cultura gastronómica excelente basada en las exquisiteces del mar y del campo. La realidad es que nuestros productos pesqueros son de máxima calidad y desde hace mucho tiempo suponen un atractivo turístico adicional cada vez más potente. Este año tenemos a Sanlúcar de Barrameda como Capital española de la gastronomía en 2022, seguro que esto supondrá también un acicate más para dar a conocer nuestros productos del mar y atraer visitantes»

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANTE – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

Tragedia con la muerte de la mayor parte de la tripulación del 'Villa de Pitaxo'

Una tragedia, sin precedentes, ha segado la vida a la mayor parte de la tripulación del 'Villa de Pitaxo', de la empresa armadora, con base en Marín, Pesquerías Nores Marín, S.L. El barco naufragó en aguas del caladero de NAFO. De la tripulación, compuesta por 24 personas, se localizaron tres supervivientes, y 10 cadáveres, tras los rastreos en la zona con varios buques y un helicóptero de las autoridades de Salvamento Marítimo canadienses en busca del resto de la dotación. Según la casa armadora, "todos los esfuerzos de la casa armadora estaban centrados en el rescate de la tripulación». Se desconocían, en un principio, las causas que pudieron motivar el naufragio. El buque se encontraba a unas 250 millas de la costa. A bordo iban 24 tripulantes; tres fueron rescatados con vida. La tripulación estaba compuesta por 16 personas con DNI español, de los que 10 eran nacidos en España y el



resto nacionalizados, provenientes de Perú y de Ghana. Los ocho extranjeros son nacionales de esos dos países, cinco del latinoamericano y tres del africano. En cuanto a los 10 españoles de nacimiento, tres eran de Marín, otros tantos de Cangas, y los restantes eran de Moaña, Bueu, Huelva (aunque probablemente llevase años residiendo en Galicia) y otro, un observador del Instituto Español de Oceanografía (IEO), era canario. En las labores de rescate estuvieron participando varios pesqueros que faenaban por la zona. 🌊



Javier Touza reelegido presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) ha completado su proceso electoral eligiendo a Javier Touza Touza como presidente de esta entidad, al igual que Daniel Castro Gordejuela, que renovó su cargo como vicepresidente. Por cerca de dos tercios de los votos, Touza se impuso a Iván M. López Van der Veen, gerente de la pesquera Ancora y preside la Asociación Nacional de Buques de Pesca de Bacalao (Agarba). Era la segunda vez que ambos se disputaban el cargo, ya que hace seis años Van der Veen también se presentó a las elecciones de ARVI. El también presidente de la asociación de sociedades mixtas Acemix mostró su "enorme" felicidad, su "alegría" y su "satisfacción" por haber sido reelegido presidente de ARVI. Touza puso el foco en que entre los votantes estuvieron partes representativas diferentes subsegmentos de ARVI. El consejo rector forman Jacobo Baqueiro Meijide, Agustín Santomé García, Juan Antonio Regal Pino, Juan José Sampedro Rego, María Ángeles Portela Cividanes, Agustín Barciela Villar, Juan M. Barreiro Núñez, Álvaro Martínez Riva, Juan Maauel Freire Rodríguez, Leopoldo Boado Liebeng y José Ramón Fontán Domínguez e Iván López Van der Veen. 🌊

El sistema de análisis de procedencia ilegal del pescado Legal Score gana InnovaTUNA

Un sistema que, a través de indicadores técnicos, analiza la procedencia ilegal del pescado ha sido la solución ganadora del concurso de ideas InnovaTUNA, lanzado este 2022 por la Asociación Bermeo Tuna World Capital (BTWC) con el reto de buscar proyectos innovadores que contribuyan a la reducción de la pesca ilegal y los abusos laborales en la industria pesquera. En total, se presentaron 10 proyectos procedentes de toda España que proponían diferentes tipos de

soluciones para dar respuesta al reto planteado por BTWC. La propuesta ganadora resultó ser 'Legal Score' de Xabier Urrutia. Una herramienta evaluadora que utiliza indicadores técnicos que pueden aportar indicios reales y tangibles de la actividad legal de una flota. "Esta herramienta va a lo largo del circuito comercial sumando o restando puntos según el resultado de los indicadores seleccionados en un check list predeterminado" explica Xabier Urrutia, creador de la solución ganadora. 🌊

«El sector pesquero tiene titulaciones muy reclamadas y muy bien retribuidas»

Euskadi cuenta con un sector náutico-pesquero muy arraigado, diverso y tecnológicamente avanzado en el que, sin embargo, falta personal dispuesto a coger el timón. La formación se presenta como un factor clave para garantizar el relevo generacional y, bajo esa premisa, se organizó una jornada por parte del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, en colaboración con HAZI, que quiere servir «para arrojar luz sobre la realidad del sector pesquero de bajura y revertir ese halo de dureza y esfuerzo» que le persigue. El evento dio a conocer la formación disponible y las titu-

laciones exigidas» para trabajar en un mundo «que ha cambiado muchísimo» y que «actualmente cuenta con salidas profesionales muy interesantes y diversas», buscando «la posibilidad de que nazca un interés en el potencial alumnado» de las tres escuelas náutico-pesqueras de nuestro territorio. En esta dirección, Azcue, mantuvo que «hemos querido arrojar luz sobre la realidad del sector pesquero y revertir ese halo de dureza y esfuerzo que le persigue. Cuenta con salidas profesionales muy interesantes y diversas». Al mismo tiempo, el Gobierno Vasco está adoptando medidas para garantizar el relevo generacional. «Mu-

chos jóvenes, por desconocimiento, descartan el sector pesquero de bajura como opción laboral, sin tener en cuenta que la mar tiene actualmente titulaciones muy diversas (patrones, mecánicos, oficiales...) y muy reclamadas, así como condiciones laborales de primer nivel y muy bien retribuidas». La jornada sirvió para la atracción de un posible futuro alumnado, pero también para poner el foco sobre el papel de la mujer «en un sector muy masculinizado» en el que, sin embargo, «la mujer sí que tiene cabida hoy en día, para lo que tenemos que dar pasos para posibilitar su inclusión en los diversos puestos». 

Somos
tu aliado
en la mar

NABERAN

TRADICIÓN Y TECNOLOGÍA EN REDES QUE CONECTAN MARES



www.naberan.com



@naberangroup

NABERAN SAREAK, S.L.
20830 MUTRIKU
[GIPUZKOA]
TEL: +34- 943195122
naberan@naberan.com

NABERAN FRANCE, S.A.R.L.
29730 LE GUILVINEC
[FRANCIA]
TEL: +34-(0) 298582739
david@naberan.com

NABERAN ITSAS NET, S.L.
48270 MARKINA
[BIZKAIA]
TEL: +34- 943195122
naberan@naberan.com

NGOM & FRERES
17100 DAKAR
[SENEGAL]
TEL: +22- 1338424020
ngfdepc@gmail.com

Defensa en favor del arrastre



La flota europea no admite más manipulaciones por parte de los ecologistas y los gestos y actitudes por parte del comisario Sinkevicius en contra del arrastre de fondo. Desde el sector se trabaja en mostrar con datos la selectividad y las acciones el verdadero impacto del arte y, también, lo que representa social y económicamente cualquier medida contra la flota.

Texto :

Iñaki Solabarrieta

La pesca de la UE se moviliza ante los ataques de oenegés y de la Comisión contra una modalidad pesquera sin las que no habría especies importantes como la merluza, rapes, lenguados, lirios, cigalas o gambas.

Las acusaciones de las ONGs vienen de lejos. Comenzaron a señalar que si dañan los fondos marinos —pese a que en la Unión Europea (UE) ya no se usan en zonas protegidas y su impacto es relativo en los arenosos—; o que si al remover la superficie del mar liberan tanto dióxido de carbono como

para contribuir al calentamiento global de modo significativo... Olvidando la máxima de que no hay arte pesquero malo si se usa correctamente, ambientalistas y la propia Comisión Europea demonizan al arrastre de fondo tachándolo como «la actividad más perjudicial para el fondo marino». No obstante, sin el arrastre de fondo no llegarán a las mesas rapes, lenguados, gallos, lirios, bacalaos, fletanes, cigalas, langostinos o gambas, entre otros productos del mar.

Ante ello, la flota europea no admite más manipulaciones y va a contrarrestar con datos los ataques de ambientalistas.

Los armadores se proponen convencer a la sociedad y a los políticos de que ese arte es compatible con la protección de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático. El sector pesquero quedó indignado con la postura del comisario Sinkevicius, una vez que marzo del año pasado se filtró un documento de la Comisión en el que se pedía a diversos eurodiputados que votasen a favor de establecer cámaras de control obligatorias en los arrastreros para velar por el cumplimiento de la obligación de desembarque. Más tarde, un informe de evaluación de la aplicación del Reglamento de acceso a aguas profundas de 2016, que vetó el arrastre en los 800 metros en los fondos vulnerables, concluyó que era necesario "adoptar las medidas necesarias" para establecer "nuevos límites" a la pesca de altura en aguas de la UE.

Antes de la primavera está previsto que la Comisión presente su plan de acción para preservar los mares y océanos. Los de la UE, porque en otras zonas del planeta campan a sus anchas poderosas flotas, especialmente chinas, que legal o ilegalmente engullen cada vez más trozos del pastel de los productos del mar. Estamos ante un alimento esencial para la humanidad, el mismo que países terceros introducen en el mercado comunitario, a menudo sin aranceles y pese a haberlo obtenido con cuestionadas prácticas que incluyen denuncias de esclavismo y malos tratos a tripulantes.

Apoyo de Planas

La Comisión, en el marco de su Pacto Verde y su Estrategia de Biodiversidad, prevé «medidas para limitar el uso de los artes de pesca más dañinos» y, al mismo

tiempo, «estudiará cómo conciliar el uso del arrastre de fondo con los objetivos» medioambientales. Para Luis Planas, ministro español de Pesca, «es perfectamente posible hacer compatible la sostenibilidad de mares y océanos y la biodiversidad biológica con la rentabilidad económica y social de nuestros pescadores», sostuvo en una intervención realizada. En esa misma entrevista, sobre la enésima ofensiva contra el arrastre, añadió que, como ministro, «no me queda sino defender los intereses de los pescadores, cosa que hago con mucho gusto».

Por ello, los dirigentes de organizaciones de armadores y de asociaciones de productores pesqueros de casi todos los países de la UE se arman para defenderse de lo que interpretan como una «declaración de guerra» contra el arrastre de fondo. A partir de ahí prepararon la reunión con Virginius Sinkevicius, el eurocomisario de Pesca, en el que le hicieron ver la importancia del arte, basado en que genera el 38 % de los ingresos del sector y del que dependen 10.000 barcos, 900 españoles. Solo en primera venta, genera unos 2.200 millones de euros al año.

Y, es que los armadores reaccionaron muy indignados después de verlo posando con cara de felicidad con ambientalistas que el 20 de diciembre le entregaron 152.000 firmas recogidas por seis oenegés en Internet. Emplazaban a los Veintisiete a prohibir ese arte en reservas marinas, pese a que según Javier Garat, presidente de Europêche y secretario general de Cepesca, «ya tiene cerrados todos los lugares del mundo donde existen ecosistemas vulnerables». Declarándose «realmente sorprendidos con la actitud» de Sinkevicius, esas dos or-

ganizaciones censuran «esta visión única ambientalista de la pesca, por su inconsistencia, ignorancia y lejanía de la realidad».

Apelan a la «honestidad»

Ante esta situación, si los ecologistas aparecen como salvadores de los océanos, los pescadores emplazan a Sinkevicius a explicar «su verdadera hoja de ruta para la pesca». Desde la realidad de un sector harto de ver cómo antepone el medio ambiente a una flota esencial como proveedora de alimentos, de la que viven cientos de miles de personas y que genera riqueza y empleo, Europêche quiere confrontar con el eurocomisario «qué valor tiene para él» y para la UE la pesca y sus esfuerzos por contribuir a la sostenibilidad.

Llamándolo a actuar «desde la honestidad y el conocimiento, marco en el que no caben las emociones», la flota lamenta «la demagogia de quienes, sin vivir de la pesca, demonizan el arrastre con informaciones que generan confusión en los ciudadanos, las instituciones y las personas que las representan».

En el encuentro con el eurocomisario, las flotas de los Veintisiete, recordaron todos sus esfuerzos por mejorar la selectividad y minimizar el impacto del arrastre de fondo y, también, lo que representa social y económicamente en la UE. 

El arrastre de fondo genera el 38% de los ingresos y aglutina a 10.000 barcos y da empleo a 900 marineros

Descenso de la rentabilidad

Se acaba de publicar el Informe Económico Anual 2021 del Comité Científico, Técnico y Económico para la Pesca (STECF) de la Unión Europea sobre la flota pesquera europea, cuyo dato más significativo es que en 2019 la rentabilidad de la flota registró un beneficio neto de casi 600 millones de euros, lo que representa una caída del 26% respecto al año anterior y una continuación del descenso producido en 2018.

Texto:

Juan Carlos Barros

Menos descargas y un aumento en los precios del combustible son los factores que más influyeron para esta reducción. En 2019, la flota europea estaba compuesta por 73.983 barcos con un tonelaje bruto combinado de 1,3 millones de toneladas y una potencia de motores de 5,4 millones de kilovatios. El 77% de esos barcos estaba en activo. La capacidad de la flota también continuó en descenso a un ritmo similar al de años anteriores. La flota consumió 2.000 millones de litros de combustible y pasó 6 millones de días en el mar. Y la producción total fue de 4,05 millones de toneladas de descargas de pescado con un valor de 6.300 millones de euros.

El empleo directo generado por el sector ascendió a 129.540 pescadores, lo que corresponde a 92.298 puestos de trabajo en Equivalencia a Tiempo Completo (ETC). Casi el 32% de los empleados se estima que fueron trabajo no remunerado y la media anual de salario fue de 23.620 euros, lo que supone una reducción sobre 2018. Es

de destacar la enorme disparidad entre los estados europeos, que va desde una media de salario de 556 euros en Chipre a 76.064 euros en Bélgica.

En 2019 la flota europea tenía un valor estimado depreciado de sustitución (valor activo tangible) de 5.100 millones € y las inversiones anuales alcanzaron los 430 millones €. Estas cifras indican que el valor de capital de la flota se redujo en comparación con el año anterior, mientras que las inversiones aumentaron casi un 20%.

El Valor Añadido Bruto (VAB) y el beneficio bruto (excluyendo subvenciones) generado por la flota europea en 2019 fue de 3.400 millones y 1.200 millones, respectivamente. El VAB como proporción de los ingresos se estimó en un 53%, una cifra menor que en 2018 y el margen de beneficio bruto el 20%, también por debajo del 23% de 2018. Tras descontar los costes de capital, el 9% de los ingresos generados por la flota fue retenido como beneficio neto, con otra caída respecto a 2018. Mientras que globalmente la flota fue rentable, el rendimiento se deterioró respecto

al año anterior. En 3 de los 22 estados europeos costeros hubo pérdidas netas: Chipre, Finlandia y Alemania. En cuanto a los segmentos de flota, tenemos que la flota de pequeña escala totalizó 42.838 barcos en 2019, y empleó a 62.650 pescadores. Eso supone el 58% del total de la flota activa y el 48% de la tripulación comprometida. Colectivamente, esta flota fue rentable pero los ingresos y el VAB descendieron en comparación con 2018. Los beneficios, bruto y neto, bajaron también un 7% y un 1% respectivamente respecto al año anterior. Los resultados por estados revelan que 7 sufrieron pérdidas brutas y 9 pérdidas netas. Esta negativa situación fue particularmente aguda en la región del Mar Báltico.

“Menos descargas e incremento en los precios del combustible, factores determinantes”

La flota europea de larga escala comprendió 14.139 barcos en 2019 y empleó 60.425 pescadores, lo que representó respectivamente el 19% y el 46% del total de la flota. La flota de larga escala contribuyó al 81% de las descargas de pescado y al 72% del valor en el total europeo. Y fue rentable en 2019 pero el GVA descendió un 15% y el beneficio bruto un 21% comparado con el año anterior, lo que supuso una continuación de la tendencia de 2018, pero al contrario que ese año todos los estados con flota de larga escala tuvieron beneficios netos y solo dos, Chipre y Eslovenia sufrieron pérdidas netas. La flota de aguas lejanas, por su parte, contó con 259 barcos en 2019 y dio empleo a 6.465

pescadores, menos del 1% y 4% del total europeo respectivamente. Esta flota contribuyó con el 14% en las descargas de pescado y con el 13% con el valor de esas descargas en el total de la flota europea. El VAB fue de 301 millones €. El beneficio bruto se estimó en 86 millones € y el beneficio neto en 24 millones €. Comparado con 2018, el VAB y el beneficio bruto de esta flota en 2019 descendieron un 22% y un 47%, respectivamente.

Si nos fijamos ahora por zonas marítimas, en las Aguas del Atlántico Noroeste las principales flotas fueron las de Francia e Irlanda. Esta última tuvo el mayor porcentaje total del valor nacional descargado con un 95%, lo que indica su alta dependencia de la zona. Bélgica, Dinamarca, Países Bajos y España también tuvieron una cantidad sustancial de producción en este área, mientras que Alemania, Lituania y Portugal fueron los que menos.

En global las flotas que operaron en esta zona contaron con 2.542 barcos activos con 7.049 empleos ETC, similar a 2018. En 2019, las tres principales especies descargadas en términos de peso fueron pequeños pelágicos como la bacaladilla, el verdel y el chicharro. Los TACs se incrementaron para importantes stocks, como el abadejo y el rape, y en general los precios permanecieron estables o aumentaron para especies como el lenguado y la cigala.

Sin embargo, y mientras que en general las flotas en el área fueron rentables, el rendimiento se deterioró comparado con el año anterior: el VAB y el beneficio bruto se redujeron un 8% y un 20%, respectivamente. Eso se debió principalmente a los costes operativos más altos y a que los ingresos disminuyeron casi un 2% comparado con 2018. Todos los estados europeos que operaron en la zona generaron beneficios brutos y netos positivos. Los cuatro mayores fueron

La capacidad de la flota europea continuó descendiendo a un ritmo similar a años anteriores

Francia (63 millones €), Irlanda (45 millones), Dinamarca (20 millones) y España (16 millones), lo que supuso el 81% del total del beneficio bruto. Todos los estados tuvieron reducciones excepto Bélgica. En el mar Mediterráneo en 2019, la flota griega fue el primer contribuyente en términos de número de barcos (34%) y días en el mar (48%) mientras que la italiana fue la dominante en cuanto a descargas de pescado. En 2019, tras tres años de continua mejora, la flota europea en el área alcanzó el punto de estancamiento en los indicadores de rendimiento económico. Los ingresos, el VAB y el beneficio bruto descendieron un 8%, 7% y 3%, respectivamente comparados con 2018.

Todos los estados europeos registraron beneficios netos en 2019 a excepción de Chipre y Portugal, pero ésta última con una presencia marginal. La flota de larga escala tuvo un descenso en todos los indicadores de rendimiento: el VAB cayó un 6% y el beneficio bruto un 5%. Sin embargo, diferentes tendencias se dieron para la flota de pequeña escala que registró una tendencia al aumento en VAB y el margen de beneficio neto.

La flota de pequeña escala totalizó 42.838 barcos en 2019 y empleó a 62.650 pescadores, un 58% del total de la flota activa

Finalmente, el Informe aborda los resultados preliminares para 2020 que muestran el condicionamiento general que supuso la pandemia del COVID-19. Las predicciones a corto plazo indican una disminución del 3% en el valor de las descargas en comparación con el año anterior, pero alrededor de un 10% sobre 2018. Los cierres y las crisis subsiguientes causadas por la pandemia desembocaron en una situación de demanda más débil debido al descenso del poder de compra, la reducción de precios (2%), el descenso de los costes del combustible (20%) y una menor actividad (3,5%) que en 2019. Sin embargo cuando se compara con 2019, se comprueba que las descargas en peso se redujeron un 10,6%, y que el VAB cayó también (9,5%).

Las predicciones son que la flota globalmente siga siendo rentable y tenga un margen de beneficio neto del 11%, similar a 2018 y 2019, apoyado en la bajada del coste del combustible. En cuanto a los resultados previstos 2021, el Informe adelanta que igualmente estarán condicionados por la pandemia y, además, por la retirada del Reino Unido de la Unión Europea. En general se espera un descenso en el peso descargado y en el valor en comparación con el año anterior. No obstante, el aumento en los precios del combustible en el primer semestre del año hace que las proyecciones efectuadas contemplen un aumento de ese coste de un 21%, lo cual implicaría que la flota europea en su conjunto continuará siendo rentable, aunque los márgenes de beneficio bruto y neto se deteriorarían alrededor de un 18%. En definitiva, el rendimiento de la flota permanecerá estable en 2021 apoyado por unos menores costes totales, en especial del combustible y por las menores tasas de interés. 

El Palangre de Superficie advierte de pérdidas millonarias y denuncia la descoordinación de España con el marrajo

Los problemas de la flota española con el marrajo van camino de convertirse en una auténtica odisea de final impredecible. Desde 2020 hasta ahora, la gestión del Gobierno de España con esta especie ha traído de cabeza a los armadores de palangre de superficie que no dan crédito a la descoordinación interministerial mientras se suceden las reuniones en Madrid sin que nadie asuma la responsabilidad de una situación que acarrea pérdidas millonarias para el sector.



Francisco Tejeira, Juana Parada, Emilio Martínez Cadilla, Sergio López y Edelmiro Ulloa.

Texto: M.Berea

La OP7 Burela, Opromar, Opnapa y Orpagu, las cuatro organizaciones de productores representativas del palangre de superficie, han vuelto a poner el foco sobre la gestión del Gobierno de España en relación al marrajo dientuso, que califican de "totalmente descoordinada y gravemente deficiente". No es nuevo.

El conflicto al que se enfrenta el sector con respecto a esta especie colea desde 2020: "Ese año empezaron los problemas administrativos que continúan a día de hoy". De hecho, señalan los armadores, la falta de decisiones a nivel interministerial, que ya supusieron importantes perjuicios económicos, "podrían derivar en este 2022 en pérdidas de más de dos millones de euros".

El sector considera que la mala gestión y la falta de comunicación entre las tres administraciones competentes, los ministerios de Pesca, Comercio y Transición Ecológica, podían ser comprensible en el primer año de aplicación de los certificados CITES (2020), “pero el escenario se volvió a repetir en 2021 y ahora el 2022 amenaza con un panorama todavía peor”, señalan. De hecho, critican que la falta de toma de unas decisiones que deberían haber entrado en vigor el 1 de enero, “se oscurece más por la ausencia total de respuestas a las insistentes consultas con respecto a la publicación de los cupos CITES 2022”. Esto se debe, aseguran desde las organizaciones de productores, a la constatada descoordinación de los ministerios implicados en la gestión del marrajo.

“La única medida tomada hasta el momento ha sido la de prohibir retener la especie de forma global, mientras otras



Miguel González: “Estamos perdiendo 70.000 euros por barco y marea”

flotas capturan esta misma especie ante la impotencia de los armadores y organizaciones que los representan, que ven sistemáticamente desatendidas sus peticiones urgentes”.

El sector lamenta que en lo único que se ponen de acuerdo los ministerios es en culparse unos a otros de la situación, “mientras, las empresas armadoras sufren todos los perjuicios derivados de este escenario que se repite desde 2020”. Es por ello que, con el año pesquero iniciado y la flota afectada acumulando días de una restricción que no debería existir de haberse gestionado de forma correcta la pesca y la comercialización de esta especie, las cuatro organizaciones representativas del palangre de superficie de altura y gran altura español siguen demandando a la Administración una solución al conflicto que amenaza con el cierre de empresas. 🌊



COTERENA




-  REPARACIÓN NAVAL
MARINE REPAIRS
-  OFICINA TÉCNICA
TECHNICAL DEPARTMENT
-  REPUESTOS
SPARE PARTS
-  SERVICIOS T+i (Tecnología+innovación)
T+i SERVICES (Technology+innovation)
-  DPTO. MONITORIZACIÓN
MONITORING DPT.
-  EFICIENCIA ENERGÉTICA
ENERGY EFFICIENCY

 LLOYD'S SERVICE SUPPLIER

 VERIFICACIÓN NOX
NOX VERIFICATION PROCEDURE

SERVICIO OFICIAL
DISTRIBUIDOR OFICIAL
TALLER COLABORADOR












Muelle de Reparaciones de Bouzas, 12
36208 Vigo (Spain)
Teléfono: + 34 986238767

www.coterena.es

No dan crédito

Miguel González, armador con cuatro barcos faenando en el Atlántico Sur e Índico, no da crédito a lo que está pasando desde hace dos años con el marrajo: “Ahora mismo estamos a 7 de febrero y no sabemos qué cupo tenemos para este año, empezamos 2022 de la misma forma que acabamos 2021. Esto es un desastre”.

El armador de A Guarda no entiende que ahora mismo todo el marrajo que pescan, vivo o muerto, lo tengan que devolver al mar y que a lo mejor en el último semestre del año tengan que capturarlo todo: “Si esto es una buena gestión, que venga Dios y que lo diga. Así no se pueden hacer las cosas, no es bueno para el armador, pero tampoco lo es para la gestión racional y sostenible de los recursos”. Miguel González reconoce que la cuota actual de marrajo es irrisoria, pero, pese a ello, en 2021 todas las organizaciones se habían puesto de acuerdo para un reparto lineal. Esa buena gestión del sector no tiene su reflejo en Madrid, donde, señala, reina la descoordinación y el echarse la culpa unos a otros: “Todos entendimos que esto pudiera pasar en 2020, cuando el marrajo entró en el apéndice II del CITES, pero dos años después esta situación no tiene ningún sentido. Es surrealista”.

Por otra parte, recuerda que esta falta de gestión de los ministerios implicados puso en un grave aprieto a los armadores en 2021 cuando desde Madrid decidieron de un día para otro que no se podía pescar ni comercializar y varios armadores tenían ya en camino hacia Vigo su marrajo: “Con la covid se han disparado los días del tránsito y tú pescas de forma legal y cuando vas a vender, te dicen que no puedes hacerlo, con el perjuicio económico que esto supone”. De hecho, y de media, los armadores afectados están perdiendo entre 60.000 y 70.000 euros, afirma, “ya que el marrajo en primera venta tiene un precio muy bueno”.

Pablo Rodríguez, por su parte, tiene un barco que se encuentra ahora mismo faenando en el Atlántico Sur y que, como el resto de sus compañeros, su tripulación está obligada a tirar al



Pablo Rodríguez: “El perjuicio económico no sólo es para el armador sino también para la tripulación”

mar todo el marrajo que llega a bordo: “El perjuicio económico no es sólo para el armador, también la tripulación está perdiendo dinero y, además, ellos lo están viendo en vivo y en directo y eso todavía duele más”.

El armador de la Organización de Pa-langreros Guardeses, cuyo barco está a 20 días de arrancar para puerto, asegura que pese a la incomprensible situación que vivieron el año pasado con el marrajo, no se esperaba estar en 2022 con el mismo problema: “A estas alturas del año ya deberíamos saber qué cuota podemos pescar y hacer una planificación, así es imposible trabajar”. Pablo señala que la única salida posible a este conflicto es que los ministerios implicados en la captura y comercialización de esta especie se pongan de acuerdo entre ellos, “que se entiendan de una vez, que nosotros somos los administrados y los que estamos pagando el pato”.

En su caso, además, se junta el hecho de que cuenta con marrajo pescado legalmente en 2021 pero que, por un cambio de criterio en el último momento, lo tiene parado en Vigo sin poder comercializar. Por ello, insiste en la necesidad de que los dirigentes hagan su trabajo para que la gente del mar pueda hacer el suyo: “Esta situación está generando mal ambiente, pérdidas económicas e indefensión, no podemos seguir así”, concluye. 

Transición Ecológica insiste en que no se realicen capturas de marrajo

El Ministerio de Transición Ecológica niega que haya habido descoordinación alguna con el de Agricultura y Pesca y mucho menos con el de Industria y Comercio después de que el marrajo diestuso fuese incluido en el apéndice II de la CITES (Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres) en diciembre del 2019 y se empezaran a requerir permisos oficiales para su comercialización. «No ha habido descoordinación alguna y en todo momento se han mantenido perfectamente informados entre ellos», explica el ministerio que dirige Teresa Ribera. Defiende que, desde aquel momento, todos los departamentos han actuado en sintonía e incluso ha habido «reuniones adicionales» entre Transición Ecológica y Agricultura en las que «estuvieron presentes representantes de la industria pesquera». Es más, aseguran que se comunicó con semanas de antelación que era previsible que el dictamen fuese «negativo o muy restrictivo» para la comercialización de la especie «en reuniones presenciales preparatorias celebradas entre los tres ministerios». En cuanto a las cantidades de marrajo autorizadas a comercializar, es «la autoridad científica CITES la que está capacitada legalmente para analizar estas cuestiones ecológicas», en base a datos facilitados de pescadores y otras fuentes. Y esta, que no es otra que Transición Ecológica, concluyó «que la extracción por encima de lo autorizado era inasumible». El departamento se remite a la opinión de «la mayoría de los científicos expertos en la especie, diversas ONGs y un nutrido grupo de europarlamentarios» para sostener que la comercialización de las poblaciones amenazadas de marrajos del Atlántico norte, «incluso de los ejemplares capturados accidentalmente, es incompatible con la conservación del stock».

NEW ERA IN FISHING

M3iGO es la primera boya satelital que incorpora **Inteligencia Artificial** para identificar de forma precisa la cantidad de pescado comercial que tiene debajo.

La nueva M3iGO desarrollada por Marine Instruments te ayuda a tomar mejores decisiones para una pesca más eficiente y sostenible.



- > Evolución exterior, revolución interior
- > Inteligencia artificial
- > Mayor capacidad de procesado
- > Información en tiempo real



M3iGO
SMART FISHING

by
MARINE
INSTRUMENTS



Rúa dos Padróns nº 4 (Vial 3)
Parque Empresarial Porto do Molle
36350 Nigrán, Pontevedra - España
Telf.: +34 986 36 63 60

marineinstruments.es



Con un informe independiente, la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana se ha dirigido a Europa para frenar las pérdidas que trae para la flota el fin de los subsidios pesqueros.

Inviabilidad de la flota si se suprimen los subsidios al gasóleo

Con un informe independiente en la mano, la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana se ha dirigido a las instancias europeas para advertir de la más que probable entrada en pérdidas de la flota si se materializa la supresión de las bonificaciones a los combustibles. Los segmentos más afectados por esta decisión serían lo de arrastre y palangre de altura y gran altura ya que son los que recorren mayor distancia para llegar a los caladeros en los que faenan.

Texto: M. Barea

La posibilidad de que desaparezcan las rebajas fiscales de los carburantes tiene a los armadores en vilo por las consecuencias económicas que puede acarrear esta decisión, máxime en un contexto de recortes de capturas generalizados y de un escenario de incertidumbre por culpa de la pande-

mia. Su temor no es infundado ya que en Bruselas circulan desde hace tiempo varias propuestas destinadas a eliminar o reducir las bonificaciones a los combustibles en la pesca con el supuesto objetivo de luchar contra el cambio climático. De hecho, en la actualidad hay tres propuestas sobre la mesa que van en la misma dirección: La de la Organización Mundial del

Comercio (OMC), que pide directamente la retirada de subvenciones a los combustibles para la pesca; la de la Unión Europea, que pide revisar y actualizar la Directiva sobre la fiscalidad de la energía, y una tercera, también promovida por el Ejecutivo comunitario, de reglamento europeo sobre combustibles renovables e hiper-carbónicos en el transporte marítimo.

Ante esta situación, la Xunta de Galicia encargó informes a varios grupos de investigación de la Universidad de Santiago de Compostela cuyos resultados señalan hacia una misma dirección: la supresión de estas subvenciones provocaría que buena parte de la flota gallega dejara de ser rentable, principalmente el palangre, al tiempo que destaca la baja huella de carbono de la actividad marítimo-pesquera dentro de la producción de alimentos. Unas conclusiones que se han hecho llegar a altos cargos de la Unión Europea para que las aportaciones de Galicia sean tenidas en cuenta en los debates y negociaciones relacionadas con los gravámenes de los combustibles. El objetivo es que sean conscientes del impacto que este tipo de decisiones pueden tener en el sector pesquero gallego, que sería uno de los más afectado

Las flotas más afectadas serían las de arrastre y palangre de altura y gran altura que entrarían en pérdidas estructurales

de Europa de prosperar estas medidas. Más si cabe porque por el momento no hay alternativas al gasóleo que garanticen una mayor protección del medio ambiente y permitan el desarrollo de la pesca en condiciones de rentabilidad. En la ronda de contactos que ha iniciado la consejera del Mar, Rosa Quintana, por distintas administraciones destaca la que mantuvo hace unos días con el representante permanente de la Unión Europea en la Organización Mundial de

Comercio (OMC), Joao Aguiar, al que le trasladó la preocupación de Galicia ante lo impacto que pueden tener en el sector pesquero las distintas propuestas de la OMC y de la Comisión Europea para eliminar o reducir las bonificaciones a los combustibles de la flota. Quintana le entregó el informe elaborado por la comunidad en el que se refleja que la supresión de esas rebajas fiscales provocaría un quebranto económico importante a las empresas pesqueras gallegas.



itsaskorda

Tu aliado en la mar

Arrastre / Cerco / Mejillón

De hecho, la importancia del estudio gallego radica en que muestra qué pasaría con la flota desde el punto de vista jurídico, ambiental y económico si se suprimen estas bonificaciones. Y dentro de este último ámbito, para conocer todas las consecuencias posibles, el informe simula tres escenarios en función de la menor o mayor subida de la presión fiscal y sus consecuencias.

En relación al peor de los escenarios, el documento destaca que incluso en el segmento de flota que menor impacto registraría, que es lo de artes menores, el beneficio anual, de unos 15.700 euros, estaría por debajo del salario medio bruto de Galicia, que es de cerca de 22.200 euros. Pero sin duda, las flotas más afectadas serían la de arrastre y palangre de altura y grande altura, que entrarían en pérdidas estructurales.

El combustible ronda el 30% del total de los gastos derivados de la actividad. Esta parte del estudio, elaborada por el Grupo de Investigación en Economía Pesquera y de los Recursos Naturales de la Universidad de Santiago de Compostela, da cuenta además del peso que tiene el combustible en los gastos derivados de la actividad de las distintas flotas, que varía entre lo 20% en el caso de la pesca de bajura y el 44% en el del arrastre, siendo el promedio del 30%. Según le trasladó Rosa Quintana a Joao Aguiar, una mayor presión fiscal sobre el combustible en la pesca provocaría el abandono de la actividad, su desarrollo en zonas más próximas a la costa o la reducción de la velocidad para consumir menos carburante, lo que alargaría el tiempo de llegada a puerto y reduciría la frescura del pescado y su valor.



Rosa Quintana con responsables de unas patrulleras de salvamento

El combustible supone el 30 por ciento de los gastos derivados de la actividad

La responsable del Mar en la Xunta también expuso que, en el ámbito jurídico, el informe incluye un análisis realizado por la Fundación MarInnLeg que incide en la necesidad de que la regulación sobre la fiscalidad de los combustibles tenga en cuenta a finalidad para la que son empleados. En esta línea, subraya que la pesca es una actividad dirigida al abastecimiento de alimentos altamente nutritivos y con una de las más bajas huellas de carbono para su obtención. Asimismo, hace hincapié en la importancia del 'level playing field' y de la coordinación de este tipo de normativas con el fin de que no haya solapamiento entre las medidas de la OMC y de la UE o de otras organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI).

En cuanto al aspecto ambiental, el documento entregado al representante permanente de la UE en la OMC incluye un estudio del Biogroup de la Universidad de Santiago de Compostela que destaca la "urgente necesidad de comprender los impactos ambientales derivados de sistemas de producción pesqueros y acuícolas para gestionarlos mejor y promover un sector más sostenible".

En este sentido, se destaca que el pescado tiene la mejor relación entre la proteína que aporta en función de su huella de carbono. De hecho, añadió Rosa Quintana, "una dieta basada en productos del mar es fundamental para contribuir a una alimentación saludable al tiempo que favorece la conservación del medio ambiente".

Además de la reunión con el representante permanente de la UE en la OMC, la conselleira también mantuvo un encuentro con la embajadora de la Representación Permanente de España ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Aurora Díaz-Ratón, a la que también le entregó el informe elaborado por Galicia sobre las bonificaciones a los combustibles. Estas reuniones se suman a las ya celebradas a finales del año pasado con otros altos cargos de la Comisión Europea con el objetivo de defender los intereses de la flota gallega ante los debates existentes sobre las bonificaciones de los combustibles.

Rosa Quintana mantuvo encuentros en noviembre con la directora general de Asuntos Marítimos y Pesca (DG MARE) de la Comisión Europea, Charlina Vitcheva, y con representantes de

las direcciones generales de Fiscalidad y Unidad Aduanera y de Competencia. A las que se sumó una reunión por videoconferencia con el responsable de la Dirección General de Comercio de la Comisión Europea, Ignacio García. Además, la Xunta remitió el informe sobre las bonificaciones de los combustibles tanto a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como a la Representación Permanente de España ante la Unión Europea.

El objetivo de este trabajo, subrayó la consejera gallega, es advertir del posible impacto de las propuestas de la OMC y CE para gravar más el combustible profesional en la pesca, lo que, insistió, pondría en riesgo a rentabilidad y el futuro del sector.

En riesgo la soberanía alimentaria de Europa

El sector pesquero lleva meses advirtiendo del problema y buena prueba de ello son las declaraciones realizadas en el mes de noviembre por Juan Manuel Liria, presidente de Cepesca, alertando de que el establecimiento de una política de gravámenes al gasóleo, tal como contempla la propuesta de Directiva, supondría una grave desestructuración del "frágil" equilibrio de su actividad. Además, Liria señaló que a medio plazo, esta decisión pondría en riesgo la soberanía alimentaria de nuestro país y de Europa, frente a los intereses de otras zonas geográficas, tales como la asiática, "actualmente inmersa en una guerra abierta y desleal para acaparar con sus flotas, en muchos casos ilegales, los recursos marinos".

OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1825

FOR ALL YOUR ROPE NEEDS



IOTC reduce a 9.184 toneladas la cuota de yellowfin por sobrepesca de los palangreros

La Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC) ha reducido en 9.184 toneladas la cuota global de capturas de atún de aleta amarilla de Seychelles para 2022 como disposición de reembolso por el exceso de capturas en 2020 por parte de las flotas palangreras industriales.

En virtud de la Resolución 21/01 de la (IOTC), Seychelles estableció una asignación total de atún de aleta de 39.542 toneladas para 2022, que abarca las capturas de todas las flotas registradas en el Estado insular: cerqueros, palangreros industriales y palangreros semi-industriales. El secretario principal de pesca, Roy Clarisse, expresó que Seychelles presentó una objeción formal al presidente de la (IOTC) el 5 de enero.

En esta dirección, habló que si bien la sanción de reembolso se basa en los datos confirmados presentados por el Estado insular a la Secretaría de la (IOTC), «también se basa en las estimaciones realizadas por la Secretaría de la (IOTC) para 2021, por lo que se supone que este segmento de la flota ha capturado en exceso la misma cantidad que en 2020».

Esto se debe a que los datos finales de capturas de los palangreros industriales no se comunican a la comisión hasta el 30 de diciembre del año siguiente.



La empresa Pevasa ha adquirido dos atuneros con los que cuáles trabajar en Seychelles y conseguir un ahorro decostos que con una flota comunitaria no podría lograrse

TAC total: Seychelles cuenta con un tope de atún de aleta amarilla de 39.542 toneladas

Clarisse dijo que si la situación no se rectifica, afectará a las posibilidades de pesca de todas las flotas de Seychelles. «Además de una gran pérdida de ingresos para el país, también puede afectar a los medios de vida de varios seychellenses que dependen directa o indirectamente de la industria pesquera del atún, como los propietarios de esta nación de los buques semiindustriales, su tripulación, los procesadores locales de pescado de lance y sus empleados, los estibadores, por nombrar algunos», dijo Clarisse. Por otro lado, afirmó que el Gobierno trabajará para garantizar que las capturas de los palangreros semiindustriales de Seychelles estén protegidas y no se reduzcan en modo alguno. «Estos barcos son 100% propiedad de las Seychelles y cualquier reducción puede tener graves consecuencias, por lo que nos aseguraremos de que esta flota no se vea afectada en modo alguno», dijo Clarisse.

Según una circular de la (IOTC) publicada el 31 de diciembre de 2021, si una determinada flota capturó un exceso de pescado en 2020, tiene que devolver el 200% de la cantidad que capturó en exceso, el 100% para 2021 y el 100% para 2022. Clarisse añadió que la interpretación que hace la SFA de las disposiciones de la (IOTC) es que la devolución de las capturas excesivas se realiza «permitiendo que ese país/flotante pueda dividir la devolución en un periodo de dos años, y no como una doble penalización como se aplica en la circular de la CAOI».🌊

Diecisiete poblaciones de atún no cumplen los criterios MSC

Un nuevo informe revela que seis poblaciones alcanzan una puntuación de aprobado en el Principio 1 del MSC, y la mayoría de las OROP de túnidos obtienen una buena puntuación en el Principio 3 del MSC. Estas poblaciones incluyen el atún blanco del Atlántico Norte, el atún blanco del Atlántico Sur, el atún rojo del Atlántico Oriental, el listado del Pacífico Occidental, el rabil del Pacífico Oriental y el listado del Océano Índico, todos los cuales obtuvieron una puntuación de aprobación del Estándar de Pesquerías del MSC en su Principio 1: "Poblaciones de peces sostenibles". En el Principio 3: "Gestión eficaz", la mayoría de las organizaciones regionales de gestión de la pesca del atún (OROP) obtuvieron una buena puntuación. Los científicos pesqueros en la ISSF 2022-03 han presentado el informe: An Evaluation of the Sustainability of Global Tuna Stocks Relative to Marine Stewardship Council Criteria, encargado por la International Seafood Sustainability Foundation (ISSF), en donde muestran que seis de las 23 principales poblaciones comerciales de atún

de todo el mundo están evitando con éxito la sobrepesca y manteniendo los niveles de biomasa de la población objetivo cuando se miden con el Estándar de Pesquerías del Marine Stewardship Council (MSC). No obstante, 17 poblaciones de atún suspendieron el Principio 1 de @MSC-Colabel -- debido al mal estado de las poblaciones, a la falta de reglas de control de las capturas (HCR) bien definidas, o a la falta de herramientas eficaces para controlar las capturas. El informe atribuye la incapacidad de otras 17 poblaciones de atún para aprobar el Principio 1 del MSC a la mala situación de la población, a la falta de reglas de control de capturas (HCR) bien definidas o a la falta de herramientas eficaces para controlar las capturas. Una población aprobará si su puntuación global es igual o superior a 80 y ninguna puntuación individual es inferior a 60.

En la edición del informe de febrero de 2021, 7 poblaciones superaron el Principio 1. En el informe de este año, una población menos recibió una puntuación de aprobado, concretamente el atún blanco del Pacífico Sur. 🌊



BALENCIAGA Shipyard is BUILDING the most sophisticated Vessels for both OFFSHORE WIND & FISHING Industries



Bajaron las ventas de especies vascas

En 2021, las cofradías vascas han contabilizado unas ventas un 4 % inferiores que en 2020. La buena nota ha venido por parte de la campaña del bonito del norte, cuyas descargas han crecido cerca de un 3 % y su recaudación ha mejorado en torno al 2 % respecto a la campaña de 2020.

Según los datos del Observatorio del Sector Pesquero Vasco, las descargas de anchoa aumentaron en comparación con 2020, mientras que las de merluza fueron inferiores. En la campaña de 2021 se descargó también 9800 toneladas de bonito del norte, cifra que representa alrededor del 55 % del bonito capturado de forma conjunta por la flota del Estado. Cerca de 8000 toneladas fueron descargadas en puertos de Euskadi y el resto, sobre todo, en Asturias y Cantabria. Respecto a la actividad de las cofradías, estas recogieron 8140 toneladas, casi un 3 % más que en 2020, y comercializaron el bonito a un precio medio de 3,57 /kg, cifra un 1 % inferior a la de 2020. La recaudación total aumentó casi un 2 % hasta los 29 millones de euros. El sector arrantzale contaba con buenas perspectivas para la campaña por el aumento del TAC del bonito del norte para 2021: "A pesar de contar con unas mayores posibilidades de captura, otro año más, la campaña de bonito finalizó de forma prematura a mediados del pasado mes de agosto".

Respecto al verdel y estornino, las cofradías vascas obtuvieron un 40 % menos, en total, cerca de 8200 toneladas frente a 13 600 toneladas de 2020. Su cotización se ha visto reforzada hasta 1,08/kg, lo que se traduce en un incre-

mento del 23 % respecto al precio medio de 2020. Con todo, este grupo de especies ha recaudado en lonja un 26% menos en comparación con 2020.

En 2021, las cofradías vascas registraron 3.540 toneladas de anchoa, un 37 % más que en 2020, a un precio medio de 94 céntimos/kg como media en 2021 frente a 1,13 /kg de 2020. La flota descargó en su conjunto cerca de 8105 toneladas de anchoa: 2790 toneladas en las cofradías de Euskadi (un 44 % más que en 2020) y 5316 toneladas fuera de Euskadi, un 18 % que en 2020. Esta cifra total representa una mejoría del 26 % en las capturas de la flota vasca y del 62 % en las ventas generadas con respecto de 2020 (en total, 12,6 millones de euros recaudados en 2021).

El incremento en la recaudación viene motivada por el importante aumento en la rentabilidad de las descargas efectuadas en los puertos asturianos y cántabros, explica el Observatorio, donde la talla de los ejemplares facilitó la obtención de un precio de 1,89 /kg, muy superior al de las cofradías vascas.

Hubo más toneladas de anchoa y menos de merluza»

Respecto a la merluza, el año pasado se descargaron más de 10.500 toneladas de merluza, un 25 % menos que en 2020. El 5 % se comercializó a través de las cofradías vascas (principalmente, la procedente de la actividad de bajura), mientras que el grueso de la comercialización corresponde a las organizaciones de productores asociadas a la flota de altura. En 2021, las cofradías vascas vendieron en torno a 480 toneladas de merluza, una cifra muy similar al de un año antes, pero que en cuanto a ventas supone un 16 % menos que entonces (2,1 millones de euros frente a los 2,5 millones de euros de 2020) por el debilitamiento del precio medio en primera venta (ha pasado de 5,3 /kg de media en 2020 a 4,5 /kg en 2021).

En sardina y chicharro, el registro asciende 5570 toneladas de l a primera, un 15% menos que en 2020. Su precio en lonja se ha revalorizado 10 céntimos hasta los 83 céntimos por kilo. En total, los ingresos generados se elevan hasta los 4,6 millones de euros, lo que representa una cifra 3 % inferior a la de 2020. 



EL **ATÚN ROJO**
SOSTENIBLE
THUNNUS THYNNUS

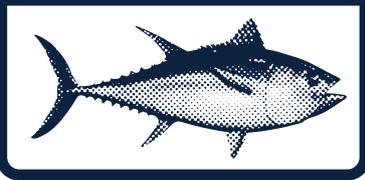
ATÚN ROJO
BALFEGO

SOSTENIBILIDAD
MEDIOAMBIENTAL

TRAZABILIDAD

AUTENTICIDAD

BUENAS PRÁCTICAS
DE MANIPULACIÓN
RELATIVAS A ANISAKIS



CERTIFICADO POR

AENOR

AENOR es una entidad de certificación que desarrolla operaciones en 90 países en campos como la **Gestión de la Calidad**, **la Sostenibilidad** y **el Bienestar Animal**.

Si quieres más información llama o escribe al 616 335 427 o envíanos un mail a comunicacio@grupbalfego.com

Cuotas de pesca menores que generan incertidumbre

Texto: Iñaki Solabarrieta

La flota de altura al fresco ha comenzado el año con una reducción de la cuota de merluza del 20%, la especie de mayor valor comercial en aguas del norte (francesas, irlandesas y británicas), según el acuerdo aprobado a finales de 2021 por el Consejo Europeo entre los Veintisiete y el Reino Unido sobre las posibilidades de pesca para 2022. Europa y el Brexit han pactado un TAC de 44.268 toneladas, frente a las 55.335 que fijaron un año antes. Los porcentajes de distribución se mantienen estables, con un ligero incremento a favor del Reino Unido, que se quedará el 19,96% –8.831 toneladas–. Europa repartirá entre su flota 35.437 frente a las 44.451 disponibles este año. En el lado contrario, los buques se beneficiarán de un incremento del 8% en rapé en Gran Sol, con excepción de algunas zonas donde también se reduce otro 20%, y del



La cuota de anchoa viene agotándose en los últimos años

La flota comunitaria que pesca merluza ha comenzado el año con una reducción de cuota del 20 %

7% en gallo en algunos caladeros. De esta forma, el acuerdo actualiza las cuotas provisionales fijadas en el Consejo de Pesca del pasado mes de diciembre en el que se prorrogaron un trimestre más los repartos del año anterior, a la espera de que se alcanzara un pacto entre Londres y Bruselas para este año. Para el Gobierno vasco y armadores de altura de Ondarroa, donde operan una veintena de buques, el resultado no ha sido nada satisfactorio. A su juicio, los recortes afectan a «pesquerías clave para la supervivencia de una parte muy importante del sector pesquero», señalaron desde el departamento de Pesca. «No se ve compensada por los ligeros incrementos en especies que, para el conjunto de la flota, no suponen una gran solución, como son el rapé o el gallo», añadieron. Sólo la flota con bandera de Francia, entre la cual hay varios buques de capital gallego y vasco, supera en descargas a la estatal. Según el ICES, el año pasado los franceses declararon 31.600 toneladas y los

EL PATUDO, UNA ESPECIE CADA VEZ MÁS APRECIADA

El Ministerio de Agricultura repartió 7.438,09 toneladas de patudo que corresponden a España. De ellos, 2.368.414 kilos son para Canarias poco más del 30% del total. La mayor parte (más del 90%), se ha otorgado a 35 atuneros cañeros, cuya actividad se reduce a la pesca de atún; y 218 toneladas para los 200 buques de la flota artesanal polivalente que, aunque pueden acceder a otras especies, depende en gran medida de los túnidos. Que 200 barcos tengan acceso tan solo a 218 toneladas implica que una parte se quede sin siquiera poder capturar ni un ejemplar de la especie y que aquellos que consigan hacerse con alguno, deban amarrar sus barcos demasiado pronto. El año pasado, la zafra se inició el 5 de febrero y el 31 de marzo el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ordenó el final de la pesca para la flota artesanal. En el borrador del Ministerio, se asignan 3.753 toneladas de túnidos a once atuneros cerqueros congeladores. De esta cantidad, 7,4 se reservan para la pesca recreativa, correspondiente al 0,1% de la cuota de España. Asimismo, todos los buques que se autoricen en la costera del bonito, para la pesca de atún blanco al norte del paralelo 36° norte pueden retener y descargar capturas accesorias de patudo con cargo a esta cuota.

españoles 23.500. La Comisión Europea, por su parte, no ha entrado a valorar ni ha destacado el resultado de ninguna pesquería en especial. «En general, crea certeza para las comunidades pesqueras tanto en la UE como en el Reino Unido, consolida el uso sostenible de los recursos marinos vivos y establece una base sólida para la cooperación continua entre las dos partes en el ámbito pesquero», según se recoge en el comunicado emitido tras hacer públicas las nuevas cuotas.

Chicharro

Para el Ministerio de Pesca, por su parte, el acuerdo era, en líneas generales, «satisfactorio», puesto que los niveles de captura fijados para las diferentes poblaciones de interés que se capturan en aguas de Francia, Irlanda y Reino Unido, siguen las recomendaciones científicas disponibles, pero minimizando las reducciones de algunas poblaciones. El acuerdo, que ya ha entrado en vigor, tampoco aporta buenos resultados para el chicharro, otra especie de gran interés para la flota que opera en los puertos de la zona.

La población principal, que abarca parte del Golfo de Bizkaia, se queda con 61.416 toneladas, un 12,5% menos. Reino Unido dispondrá del 9,39% (5.767 toneladas), mientras que la flota europea podrá hacer uso del 90,6%, esto es 55.649 toneladas, frente a las 63.675 del pasado ejercicio. El jurel en las aguas británicas y europeas también cae. De 14.014 toneladas a 8.696

Verdel o xarda

Los pescadores del Norte disponen este año de 24.378 toneladas de caballa, aunque fruto del acuerdo de los ministros de Pesca del pasado mes de diciembre le corresponderían 29.922

CIGALA; UN CASO DIFÍCIL DE ENTENDER

Para el reparto de la cuota de cigala de la zona 9, stock NEP/9/3411, aunque el arrastre de fondo del Cantábrico y Noroeste no puede capturar en esta campaña cigala en las unidades funcionales 26 y 27 (debido a la situación biológica de dichos stocks y como resultado del Consejo de Ministros de Pesca de la UE de diciembre pasado) se decide mantener su asignación bajo la orden ministerial; ya que, tal como prevé la normativa, excepcionalmente, en el supuesto de existir licencias sobrantes dentro del marco del Acuerdo con Portugal, se podrá autorizar a barcos de arrastre de fondo del Cantábrico y Noroeste, que así lo soliciten y que acrediten tener cuota disponible de NEP/9/3411, a faenar en aguas portuguesas, donde las unidades funcionales 28 y 29 sí tienen abierta la posibilidad de capturar cigala. Por otro lado, la cuota de cigala 8c asignada a España, stock NEP/08C, se divide en las unidades funcionales, 25 y 31. La unidad funcional 31, stock NEP/8CU31, ha sido objeto de la resolución de la Secretaría General de Pesca de 7 de enero de 2022. Respecto a la unidad funcional 25, stock, NEP/8CU25, en base al asesoramiento de ICES estña rendimiento máximo sostenible y a la aplicación del principio de precaución, las capturas en 2022 tienen que seguir siendo cero. Solamente se contemplan 1.700 Kg. para la evaluación de la situación biológica de este stock por medio de campañas de seguimiento de índices de abundancia de cigala.

toneladas. Sin embargo, el Estado sigue haciendo frente a la sanción por sobre pesca de 2009, lo que supone reducir en 5.544 toneladas la cuota disponible. Del total de 24.378 toneladas, la modalidad de otras artes diferentes al cerco y al arrastre contarán con 8.897 toneladas. En cuanto a las provincias vascas, 1098 toneladas serán para los buques de esta modalidad en

Gipuzkoa y 2643 para los de Bizkaia. En el resto de provincias del Cantábrico Noroeste ya es posible desembarcar caballa si proceden de otras artes diferentes del cerco y el arrastre, y si las capturas son pesca accesoria. La medida, provisional mientras se adoptan los acuerdos a nivel provincial, busca evitar la paralización de la flota. 

Pérdidas para el sector pesquero

Galicia cifró en 16 millones las pérdidas en la reducción de las cuotas pesqueras de la flota gallega. La directora xeral de Pesca, Mercedes Rodríguez, apuntó esta cifra en relación al impacto en Galicia del recorte de cuotas pesqueras en 2022, tras el acuerdo alcanzado por los ministros de Pesca de la UE. En la comisión de Pesca, se explicó que 7 millones de ese total se corresponden con los ingresos que dejará de percibir la flota gallega por la primera venta de esas toneladas de captura, mientras que el resto tiene que ver con el impacto en 64 de las 81 ramas de actividad económica existentes en Galicia. De tal forma, la comunidad gallega concentra el 63% del impacto de las reducciones de las posibilidades pesca en los caladeros del Cantábrico Noroeste, entre las que se incluyen el descenso del 8% en la merluza de aguas ibéricas, la caída del 19% en la bacaladilla o los recortes del 7% en la caballa y del 5% en el lenguado. Además, subraya que este impacto se suma a las pérdidas estimadas de 26 millones por los recortes de cuotas de 2021 en la comunidad gallega.

El Acuerdo de Libre Comercio con el Reino Unido (TCA) dio lugar a una reducción de las posibilidades de pesca para la UE-27 en 2021 de 66 400 toneladas y dará lugar a una reducción en 2025 de 110.900 toneladas, según un estudio realizado por diferentes entidades.

«Con el Brexit todos salen perdiendo»



El Brexit "no cumple las promesas del Gobierno británico sobre la industria pesquera", revela nuevos estudios realizados por Shelley Hughes, Universidad de York. El Gobierno prometió reformas radicales para ayudar al sector pesquero a recuperar el control de las aguas británicas y aumentar las cuotas.

No obstante, la flota de la UE-27 captura aproximadamente 1,3 millones de toneladas de pescado por valor de 1.600 millones de euros en virtud de los TAC compartidos con el Reino Unido. En comparación con 2019, el Acuerdo de Libre Comercio (TCA) dio lugar a una reducción de las posibilidades de pesca para la UE-27 en 2021 de 66 400 toneladas y dará lugar a una reducción en 2025 de 110 900 toneladas. Los valores correspondientes se estiman en 108,4 y 178,6 millones de euros respectivamente.

El impacto real de estas reducciones depende del nivel de utilización de la cuota y del nivel de TAC fijado para responder a los objetivos de conservación de las poblaciones. Los efectos más directos los experimentarán las flotas pelágicas de Irlanda, Francia y los Países Bajos debido a la reducción del cupo de la UE-27 en los TAC de caballa y arenque. Los TAC de estas especies se utilizan casi en su totalidad. Las reducciones de las posibilidades de pesca de la mayoría de las especies demersales, como el rape

o el lenguado, tendrán un efecto mucho menos directo debido a la baja utilización de los TAC. Se espera que los intercambios con el Reino Unido continúen sin mayores obstáculos.

Por otro lado, los beneficios del Brexit para las pesquerías británicas "están muy lejos de la retórica del Gobierno", según revela también este estudio. Otro informe, fruto de la colaboración entre la Universidad de York, la New Economics Foundation, la Universidad de Lincoln y el servicio de consultoría marina ABPmer, concluye que, aunque el Gobierno prometió reformas radicales para ayudar a la industria a recuperar el control de las aguas del Reino Unido y aumentar las cuotas (todo ello minimizando los impactos comerciales), esto se contradice claramente con la realidad de lo que se ha conseguido. A pesar de las declaraciones del gobierno de que el Brexit daría lugar a cientos de miles de toneladas métricas de capturas adicionales para los pescadores del Reino Unido, la investigación calculó que el aumento sólo alcanzará 107.000 toneladas métricas al año, o el 12,4 por ciento en valor para todas las especies, en 2025.

Interdependencia

La gestión de la pesca en el Reino Unido también continúa en un estado de interdependencia, con un importante acceso de la UE a las aguas del Reino Unido, incluso en las seis a 12 millas náuticas de la costa británica, que el gobierno afirmó que se mantendrían exclusivamente para los barcos del Reino Unido.

Las nuevas regulaciones y las barreras logísticas introducidas por el acuerdo comercial del Brexit también significan que la exportación de pescado y marisco cuesta más y lleva más tiempo, por lo que el pescado es menos fresco y se han perdido clientes, dicen los investigadores.



Movilización de los pescadores franceses por la concesión de licencias

«Irlanda, Dinamarca y Países Bajos serán los países más perjudicados por el Brexit»

El autor principal del estudio, el Dr. Bryce Stewart, del Departamento de Medio Ambiente y Geografía, de la Universidad de York, dijo: "Las promesas del Gobierno sobre el Brexit y sus beneficios para la industria pesquera fueron muy superiores a lo que se pudo cumplir. El sector se convirtió en un icono del Brexit con las afirmaciones de que corregiría las injusticias del pasado e insuflaría nueva vida a las comunidades costeras abandonadas, pero nuestro estudio revela la marcada diferencia de resultados entre la retórica y la realidad."

Nuevos retos

Los investigadores analizaron todos los datos disponibles sobre las cuotas de capturas, los desembarcos reales y las proporciones de las diferentes especies de peces que viven en las aguas del Reino Unido.

El Dr. Stewart añadió: "La mayoría de los aumentos significativos de las cuotas de capturas corresponden a

unas pocas pesquerías, como la caballa occidental y el lenguado y el arenque del Mar del Norte. La mayoría de los pescadores, sobre todo los de las embarcaciones pequeñas, han visto pocos o ningún beneficio, por lo que, debido a los nuevos retos en torno al comercio, es probable que estén en peor situación. "Muchas personas en las comunidades costeras que estaban poniendo sus esperanzas en las reformas post-Brexit se sienten traicionadas y esto tiene un costo significativo para su bienestar y salud mental."

La coautora Suzannah Walmsley, especialista en pesca y acuicultura de ABPmer, añadió: "Se habló mucho de la "vinculación zonal", en la que las cuotas se determinan en función de la proporción de las poblaciones de peces en las aguas de cada parte. Nuestro análisis de sólo 24 de las más de 100 poblaciones incluidas en el acuerdo muestra que se queda corto en al menos 229.000 toneladas métricas o 281 millones de libras". 🌊

El consumo de pescado en España. Estado actual, evolución y tendencias

Las investigadoras de AZTI mantienen que a pesar del efecto beneficioso del consumo de pescado, éste no alcanza los mínimos de consumo recomendados en la mayor parte del mundo generando, como consecuencia, un déficit en el consumo de ácidos grasos poliinsaturados (AGP) Omega 3, en distintos grupos poblacionales.

Texto :

Mercedes Caro, Sara Arranz e Itziar Tueros

Este déficit se asocia a más de un millón de muertes al año por enfermedades cardiovasculares a nivel global. España es uno de países que presenta los mayores consumos de pescado dentro de la unión europea, y a nivel mundial.

¿Cómo es el consumo actual de pescado?

A partir de las series de datos mensuales que publica el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es posible comparar los datos de consumo de diferentes años. Así, al analizar los datos de consumo de los hogares de los últimos 10 años, se observa un paulatino descenso en el consumo de productos de la pesca .

Entre los años 2011-2019 se produjo un descenso del 16% del consumo global y un 14% per cápita. Debido a la situación excepcional generada por el COVID, entre los años 2019 y 2020 se observa un incremento del 10% en el consumo de estos productos, lo que deja un balance global para el periodo de 10 años de un descenso del consumo de pescado del 7%. Teniendo en cuenta que el consumo del total de alimentación en los hogares entre los años 2019 y 2020 aumentó un 11,2%, la categoría de productos de la pesca aumentó en menor proporción, indicando, junto con la tendencia de los años previos, que los hogares españoles cada vez consumen menos pescado.

Cabe destacar que no todas las categorías evolucionan igual. Los pescados frescos, congelados y el marisco, presentan tendencias descendentes, sin

Entre los años 2011-2019 se produjo un descenso del 16% del consumo global, aunque con la pandemia se observa un incremento del 10 %

embargo, la categoría de conservas de pescados y marisco no solo mantiene, sino que aumenta año a año su cuota (Figura 2). Esta evolución de las conservas se asociaría con la tendencia 'Transient Food', una tendencia alimentaria que busca soluciones de alimentación sobre la marcha, productos preparados, para consumir en cualquier momento, y que supongan un ahorro de tiempo en la cocina.

A partir de los datos de consumo per cápita también se observa que el consumo de todos los productos de la pesca ha superado siempre los 22 kilos al año y persona. La recomendación actual para la población española de 3-4 raciones a la semana supondrían un consumo de entre 19 y 25 kg/año. Por lo que, en promedio, los españoles sí alcanzarían el consumo recomendado.

Variaciones en el consumo

Sin embargo, el consumo de pescado no es homogéneo para toda la población española. Se observan importantes diferencias regionales, intergeneracionales y sociales.

Por regiones: Galicia, Cantabria y País Vasco son las comunidades con mayor consumo y superaban en el año 2015 los 30 kilos de pescado por persona al año. En el otro extremo, las islas Baleares y las Canarias presentaban consumos de 19 kilos al año.

Por edades: El estudio ANIBES realizado en población de 18-64 años cuantificó que un 65% de la población no alcanza la recomendación de consumo de pescado, especialmente en población juvenil. En cambio, otros estudios realizados en adultos de 17 a 60 años en España cifran en el 35% el porcentaje de personas que no llegan a la recomendación. Es importante destacar que la mayor parte de estos estudios recopilan la infor-

«La recomendación actual para la población española de 3-4 raciones a la semana supondrían un consumo de entre 19 y 25 kg/año»

mación a través de cuestionarios de autovaloración lo que puede llevar a estimaciones no muy precisas. Serían necesarios futuros estudios con metodologías alternativas para conocer la ingesta real a nivel individual de pescados y mariscos de la población española.

Por nivel educativo: las personas con menor nivel educativo son las que presentan menor conocimiento en materia de salud y de hábitos saludables, lo que genera que sigan dietas más pobres y desequilibradas, y que se alejen de las recomendaciones, como la de consumo de pescado frecuente.

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



¿Qué anima (o evita) que comamos pescado?

Las principales razones por las que las personas consumidoras de pescado compran o consumen pescado son, en mayor medida, porque es un alimento saludable (79%), porque les gusta su sabor (45%) y porque tiene poca grasa (38%). Por otro lado, las personas que nunca comen pescado alegan principalmente que no les gusta el sabor, olor o aspecto de estos productos (45%), que no lo consumen por ser veganos o vegetarianos (35%) o en menor medida por motivos de salud como alergias o preocupación por contaminación por metales pesados (18%). Destacar que para los españoles, el precio elevado no es una causa principal de rechazo de los productos de la pesca, solo un 5% los elige entre las 3 principales razones, mientras que la media Europea se sitúa en el 16%.

¿Cómo fomentar el consumo de pescado?

Promocionar e informar: A nivel nacional, se han planteado diversas campañas informativas y publicitarias que incluyen los beneficios nutricionales que aportan los pescados y que pueden ser declarados en las etiquetas de los mismos, sin embargo, aún no se resalta esta información en la mayor parte de productos de la pesca. La industria transformadora y comercializadora aún puede mejorar la información proporcionada para incrementar el conocimiento del consumidor sobre los aspectos saludables del consumo de pescado.

Desarrollar nuevos productos

Los consumidores demandan cada vez más productos de conveniencia, que sean fáciles de cocinar, o estén listos para consumir, y les permitan ahorrar tiempo en su día a día. En el mercado van apareciendo productos que responden a estas necesidades, pero existe aún es-

«La industria transformadora y comercializadora puede mejorar la información proporcionada para incrementar el conocimiento al consumidor»



Conocer la procedencia del pescado es imprescindible

pacio para la innovación mediante la aplicación de procesos novedosos, como la tecnología de altas presiones, que la industria transformadora puede incorporar. Asimismo, las innovaciones en los envases permiten importantes mejoras en la conservación, así como presentaciones novedosas, o el desarrollo de productos de conveniencia listos para ser consumidos directamente o cocinados en su mismo envase que permiten crear nuevos momentos de

consumo e incluso podrían ayudar a aumentar el consumo de pescado. Potenciar la idea de que existen productos de la pesca cuyo coste es bajo, o equiparable a ciertos productos cárnicos, permitiría romper la barrera de que “el pescado es caro”. Se podrían plantear campañas basadas en este concepto, con ideas como comparativas de precios, o carrros de la compra con coste similar y aporte de omega 3 elevado. 🌊



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 eportbilbao
- 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

Aerocamaras lanza el primer curso del mundo de pilotaje de drones en logística

Ante el creciente protagonismo de los drones en el ámbito marítimo, Aerocamaras, empresa líder en el sector, ofrece un curso pionero a nivel mundial en pilotaje especializado en logística. El objetivo, dar respuesta a la creciente demanda de aprendizaje del manejo de estas aeronaves y ante la previsión de numerosas aplicaciones futuras.

Texto: Teresa Montero

Los drones se están convirtiendo en una herramienta destacada en nuestro día a día y pronto acabarán realizando todo tipo de funciones en nuestras ciudades. En los últimos meses han participado en numerosos proyectos en el ámbito marítimo, como por ejemplo en el transporte de mercancías a embarcaciones o incluso de apoyo en

diferentes operaciones de rescate. Los drones son el presente y el futuro, por lo que la formación para su utilización se ha convertido en un reclamo por parte de todas las compañías e instituciones que pueden beneficiarse de ellos. Por ello, Aerocamaras, operador de drones líder en nuestro país, ha lanzado el primer curso oficial de piloto profesional de drones en logística a nivel mundial.

La aeronave híbrida, AeroHyb Hexa recorre más de 100 kilómetros con un único depósito”

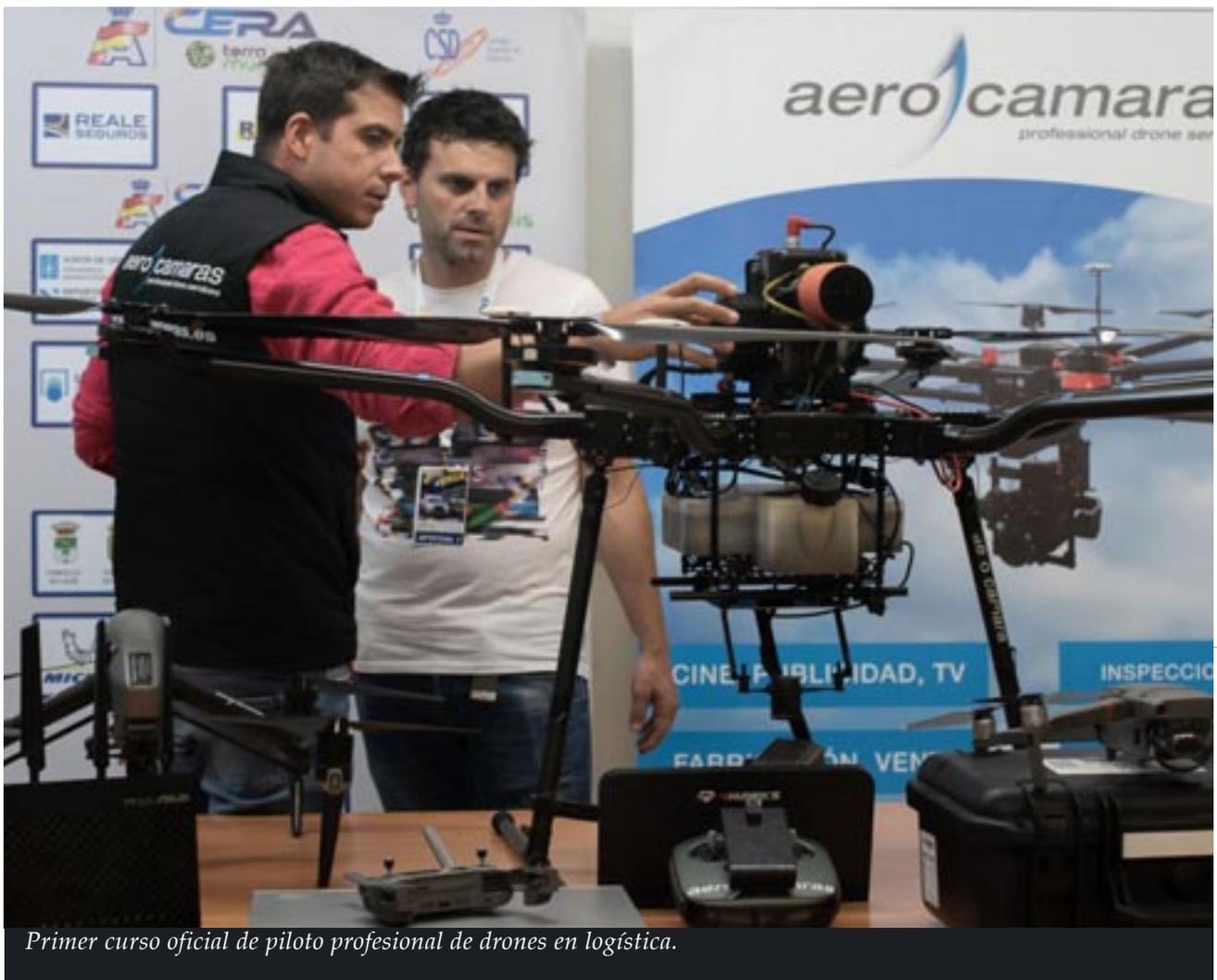
La formación, nace con el objetivo de impulsar el desarrollo de este sector en auge y atender así el interés que genera esta actividad en multitud de profesiones.

Conocimientos globales

El curso ofrece una formación única y pionera que se basa en los conocimientos adquiridos por Aerocamaras en operaciones pioneras en todo el planeta como Drone Maritime y DroneToYatch. Estas iniciativas empezaron a



Los drones se están convirtiendo en herramientas de ayuda para múltiples situaciones.



Primer curso oficial de piloto profesional de drones en logística.

operar este mismo año prestando servicios especializados en el envío de mercancías y otros de tipo logístico a buques en alta mar el primero, y en reparto de comida con drones delivery a barcos, yates, campos de golf e incluso resorts y urbanizaciones de lujo, el segundo. Esta última operación marítima también incluye una sección destinada a envíos especiales.

La formación en drones que imparte Aerocamaras permitirá a los estudiantes conocer todas las fases de la operación logística con drones: desde la solicitud de permisos y planificación de vuelo, hasta el uso de una aplicación específica de pedidos; reforzando a su vez la técnica de vuelo de cada uno de los fu-

El curso de piloto de drones en logística de Aerocamaras nace en respuesta al interés que genera esta actividad en multitud de profesiones

turos pilotos profesionales.

Válido para Europa

Aprobar este curso supondrá obtener el certificado oficial de AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) el cual permite volar drones de

hasta 25 kg (clase C0 a clase C6) en todos los escenarios de nivel 3 (A1, A2, A3 y STS 1 y 2). Con él se podrán realizar vuelos en entornos urbanos y más allá del alcance visual (BVLOS) en todo el territorio europeo.

Otra de las ventajas de disponer de esta formación especializada es que da acceso automáticamente a la bolsa de empleo de Aerocamaras. La empresa especializada en formación con drones da una importancia trascendental a los pilotos formados en sus aulas y, prueba de ello, es que cerca del 90% de sus trabajadores fueron en su momento alumnos de la compañía.

En plena expansión

El manejo y control de drones abre numerosas puertas dentro del mercado laboral. Algunos de los ámbitos donde más relevancia tiene esta titulación son: el plano audiovisual, de emergencias, el topográfico, las inspecciones técnicas o la agricultura de precisión. Las posibilidades son infinitas dentro de un sector en plena expansión.

Se trata de una oportunidad única que tuvo buena acogida con el Black Friday, provocando una bajada de precios de hasta el 50%. En el caso del curso de piloto profesional de drones en logística, el precio quedó reducido en más de un 40%.

Los drones han resultado ser de vital importancia en numerosas ocasiones últimamente, por lo que han pasado a ser considerados herramientas fundamentales para el desarrollo de diferentes operaciones, llegando a cumplir una importante función social. Jaime Pereira, consejero delegado de Aerocamaras, reconoce la creciente relevancia de las aeronaves no tripula-

das: “Los drones cada vez están más presentes en el mundo actual y por ello es importante provocar el desarrollo de este sector con el fin impulsar la aparición de nuevos talentos”.

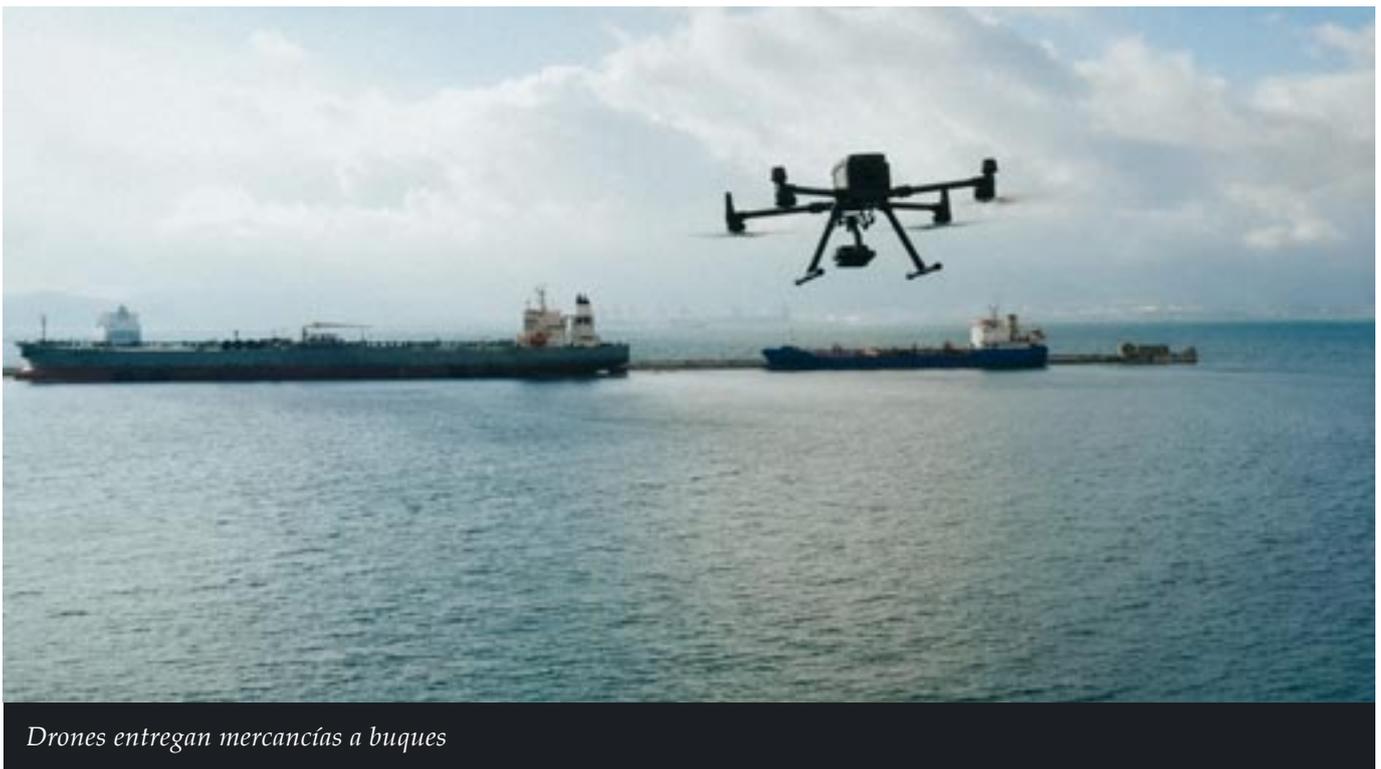
Envíos a buques en la mar

Por lo que respecta al transporte de productos hasta buques en la mar, se realiza gracias a una nueva y diferencial aeronave híbrida, el AeroHyb Hexa, que puede recorrer más de 100 kilómetros con únicamente un depósito. La operación marítima con aeronaves no tripuladas permite el envío de productos ligeros entre grandes buques de transporte de mercancías y su interlocutor en tierra sin atracar. La opción de que cargueros con más de 200 metros de eslora no tengan que amarrar en puerto supone un ahorro diario potencial estimado en más de un millón de dólares para clientes de petróleo y gas, lo que supone una auténtica revolución logística internacional en los mares.

El AeroHyb Hexa se ha instaurado como el buque insignia de Aerocamaras. Alcanza los 54 km/h, puede

Los drones permitirán ahorrar millones de euros a las navieras transportando mercancías a grandes buques sin necesidad de que atraquen

recorrer tres kilómetros en tan sólo cinco minutos y es capaz de portar envíos de hasta cinco kilogramos durante tres horas con la capacidad de resistir rachas de viento de hasta 50 km/h. Todo ello con la innovadora aeronave híbrida que goza de una autonomía de siete horas, todo un hito que la desmarca de sus competidores y que se plasma en un rango operativo superior a los 100 kilómetros con tan solo un depósito, lo que le permite recorrer una distancia similar a la existente entre Madrid y Valladolid sin necesidad de repostar.



Drones entregan mercancías a buques

La comida llega volando

Por otra parte, DroneToYatch, el servicio premium de reparto de comida, nacido de la unión de Aerocamaras con la compañía de asesoramiento y gestión de infraestructuras portuarias, GEIC, supone una revolución pionera a nivel mundial, al ser la primera vez que se llevan a cabo envíos de estas características con drones.

El funcionamiento de este servicio es sencillo: un usuario selecciona desde su yate qué quiere comer, realiza el pedido a través de la app o la web de Drone to Yacht al restaurante escogido, y a partir de ahí ya solo tiene

que esperar a que su comida llegue, literalmente, volando. En el otro lado de la app, el restaurante recibe el pedido, prepara los platos y los entrega al operador del dron. En este momento se localiza la ubicación de la embarcación, se coloca el pedido en la aeronave para que despegue en las proximidades del restaurante y haga la entrega en pocos minutos.

La compañía, que también se aprovecha de los drones y operadores de Aerocamaras, tiene previsto expandirse por el resto de la costa española y planea desembarcar en diversos

puertos italianos, en los que busca asociar más restaurantes. Además, en el Caribe también disfrutarán de la comida aerotransportada por drones españoles.

La razón por la que la firma gallega ha centrado sus esfuerzos en expandirse sobre las aguas es sencilla: la tecnología de los drones ha evolucionado más rápido que la legislación que la regula y, por tanto, para demostrar su potencial, están limitados a actuar en zonas marítimas, donde las normas, de momento, son más laxas.

MAYEKAWA

MYCOM

Alimentaria

- Barcelona
- Pabellón 3. **Stand 180**
- 4-7 Abril, 2022

IFFA

- Frankfurt am Main
- Pabellón 9.1. **Stand A50**
- 14-19 Mayo, 2022

NAVALIA

INTERNATIONAL MARITIME EXHIBITION

- Vigo
- Stand G104**
- 24, 25 y 26 Mayo, 2022



Mayekawa S.L.

Polígono Industrial Camporosso
 C/ Montevideo, Nº 5 - Nave 13
 28806 Alcalá de Henares (Madrid)
 Tel Madrid: 918.300.392 | Tel Barcelona: 936.886.448
www.mayekawa.es | mayekawa@mayekawa.es

Unidad compresora de tornillo

SERIE I



VEN A VISITARNOS

Los sectores que integran la Economía Azul generaron en 2018 un valor añadido bruto de 6.875 millones de euros , 3,5% más que en 2021

El Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya ha publicado el informe que evalúa el peso económico de los sectores vinculados a la Economía Azul en Catalunya durante el año 2018

Texto: Francesc Callau

Entendida por Economía Azul como el conjunto de sectores y actividades económicas vinculadas al mar que integra desde la explotación de recursos hasta las infraestructuras, el transporte, el turismo y las actividades de recreo, Catalunya es el segundo año que elabora una estadística propia de la Economía Azul del país. El balance confirma la potencia de la Economía Azul de Catalunya y su crecimiento respecto del año 2017 tanto en el Valor Añadido Bruto como en la ocupación. Los sectores que lo integran han generado conjuntamente en 2018 un valor añadido bruto de 6.875 millones de euros (3,5% superior en el año anterior), el 3,1% del Valor Añadido bruto de Catalunya para el mismo año. Y han generado una ocupación de 201.603 puestos de trabajo directos (1,4% superior en el año anterior), un 5,4% del total de personas ocupadas en



El sector náutico reporta importantes ingresos a la economía catalana.

Catalunya en 2018.

Entendemos por Economía Azul el conjunto de sectores y actividades económicas vinculadas al mar que integra desde la explotación de recursos hasta las y infraestructuras, el transporte, el turismo y las actividades de recreo. Con los datos disponibles actualmente, el informe considera 7 grandes sectores y 12 subsectores, que integran a su vez 50 actividades económicas diferentes.

Catalunya, junto a Portugal, Grecia o Estonia

Los datos que se desprenden del informe continúan posicionando Catalunya junto a los estados europeos con mayor peso de la economía marítima en el conjunto de la economía nacional, atendiendo el criterio de contar con sectores económicos azules que aporten más del 3% al VAB nacional y generen más del 5% de los puestos de tra-

bajo, como por ejemplo: Portugal, Estonia, Grecia, Croacia, Malta y Chipre. En el ámbito europeo, la Economía Azul generó en 2018 un VAB de 176.000 millones de euros y una ocupación de 4,5 millones de trabajadores, un 1,5% y un 2,3% del VAB y la ocupación de los 27 países de la Unión Europea.

Los datos de Economía Azul de la Unión Europea y de sus 27 países para el año 2018 están publicadas en su informe de 2021 publicado en mayo. Es la cuarta edición de este informe anual que se publicó por primera vez en 2018.

Desde la aprobación, en 2018, de la Estrategia Marítima de Catalunya 2030, el Gobierno ha empezado la elaboración de una estadística propia de Economía Azul del país, la cual se ha incluido en 2021 por primera vez en el Programa anual de actuación estadística de la Generalitat. 

BUREAU VERITAS: 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.

MONTERAIOLA, buque atunero construido en C.N.P. FREIRE para CALVOPESCA.

T.

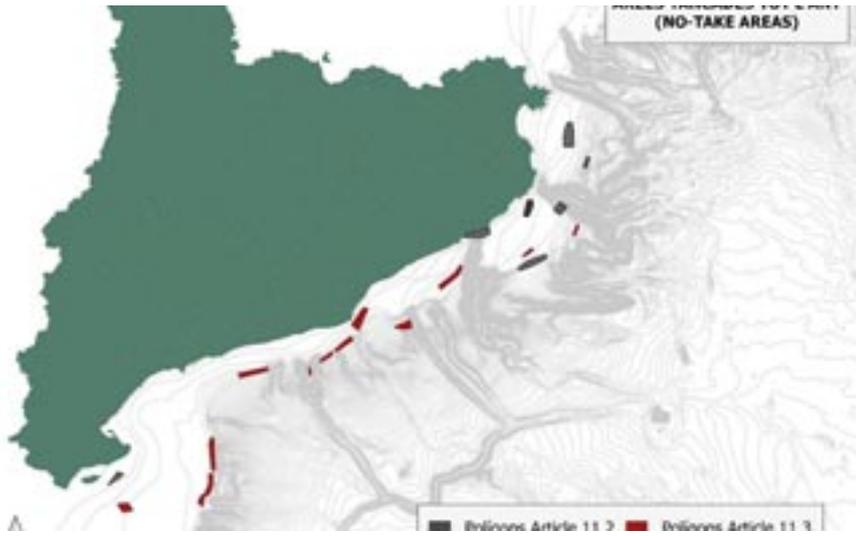
91 270 21 26

WEB

WWW.BUREAUVERITAS.ES



BUREAU
VERITAS



La exclusión pesquera adoptada es una superficie como Andorra

Establecida en el litoral una red de 20 zonas marinas cerradas a la pesca de más de 500 km²

El director general de Política Marítima y Pesca Sostenible, Sergi Tudela, ha manifestado que “se trata de una actuación que contrasta con la carencia de sensibilidad hacia el Mediterráneo evidenciada por la Comisión Europea”.

Texto: Francesc Callau

El Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural, mediante la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible de la Generalitat de Catalunya, ha determinado la exclusión pesquera permanente en una superficie aproximada a la de Andorra, repartida entre un conjunto de zonas muy valiosas para el ciclo biológico de las

especies de fondos como por ejemplo la merluza, la gamba rosada, la gamba blanca, la cigala y el salmónete, todas sujetas a un riguroso plan de gestión de gobernación desde Bruselas.

La nueva medida de conservación se ha adoptado bajo la normativa estatal a iniciativa del sector pesquero y el órgano científico del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural, el Instituto Catalán de Investigación

por la Gobernanza del Mar (ICAT-MAR). En relación a la medida, el director general de Política Marítima y Pesca Sostenible, Sergi Tudela, ha manifestado que “se trata de una actuación que contrasta con la carencia de sensibilidad hacia el Mediterráneo evidenciada hace pocos días por la Comisión Europea en el marco del último Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea”. A pesar de las continuas iniciativas del sector en pro de la sostenibilidad, de la mano de los científicos, las administraciones y la sociedad civil, el último Consejo de Ministros de Pesca de la UE (12-13 de diciembre) impuso una reducción del 6% de los días de pesca de arrastre para el año 2022 que se añade a las de los años anteriores. La delegación negociadora del Estado defendió sin éxito la opción alternativa, priorizada por los científicos y la Administración del Gobierno catalán, en el sentido de mejorar el estado de las poblaciones de peces mediante la generalización de redes de pesca más selectivas (que dejan escapar los individuos pequeños).

Para paliar el impacto de esta reducción en el sector pesquero, la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible ha reclamado al Ministerio la implementación de ayudas a la flota mediante la adopción de planes de parada ordenados que garanticen el funcionamiento de las estructuras pesqueras y la comercialización del pez. El Departamento de Acción Climática acompaña el sector pesquero catalán en la transición hacia la sostenibilidad que protagoniza la pesca mediterránea, con el objetivo de impulsar el modelo de pesca costero de Catalunya, un verdadero sistema socioecológico que dinamiza la economía de los territorios marítimos y constituye uno de los puntales de la Economía Azul del país...

Las zonas de descanso y disfrute se instalan en el Port Vell en forma de islas climáticas

El Puerto de Barcelona ha inaugurado nuevos espacios en el entorno del Port Vell que combinan vegetación, bancos de madera y nebulizadores de agua para proporcionar confort climático en los episodios más calurosos.

Texto: Francesc Callau.

Fotos de Adrià Goula

Con una inversión de más de 300.000 euros y una superficie de más de 3.000 m² en el entorno del Port Vell, se han instalado siete islas climáticas. Se trata de una intervención pionera, con un criterio paisajístico común para hacer frente a los efectos del cambio climático y pensada para el disfrute ciudadano, creando lugares de encuentro, descanso y esparcimiento que combinan vegetación, agua y madera para proporcionar condiciones de sombra y confort climático.

Estas zonas, ubicadas en Palau de Mar, el Moll de la Fusta y la zona del paseo de Joan de Borbó, disponen de un pavimento de bajo índice térmico capaz de disminuir la temperatura ambiente hasta 4 °C, un diseño de vegetación basado en la selección de plantas de diferentes regiones del mundo de clima Mediterráneo, con un bajo consumo hídrico y resistentes a la salinidad; un sistema de nebulización de agua que se activa secuencialmente durante los episodios de calor y unas bancadas de madera para sentarse y disfrutar del entorno.



Imagen de la isla climática del muelle de Bosch i Alsina.

Las islas climáticas consolidan el PortVell como un espacio urbano sostenible y referente en la ciudad barcelonesa

Las islas climáticas se inauguraron este mes de febrero en un acto al que asistieron el presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet, y el director del Port Vell, Joan Coldecarrera, entre otros directivos de la infraestructura catalana. Para Calvet, “este Proyecto de Islas Climáticas es hacer Barcelona, desde el Port de Barcelona. Además, de-

muestra una vez más la apuesta del Port de Barcelona para acercar la ciudadanía al puerto y el puerto a la ciudadanía, fortaleciendo la relación puerto-ciudad”. En este sentido, los espacios de uso portuario acontecieron espacios públicos ahora hace 30 años, a raíz de los Juegos Olímpicos.

Hoy, algunas dinámicas y necesidades siguen vigentes mientras otras han cambiado. Por eso, este proyecto revisa y mejora el espacio público al borde del mar del Port Vell, para satisfacer las nuevas demandas de los ciudadanos. “Las islas climáticas consolidan el Port Vell como un espacio urbano sostenible referente en la ciudad y potencian su recorrido perimetral”, ha añadido Calvet.

Puertos



El Puerto de Barcelona está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Esta actuación está en línea con el programa piloto “Inclusive climate action” del C40Cities, del cual forma parte la ciudad de Barcelona. Se configuran refugios del clima basados en 3 conceptos: verde (vegetación), gris (sombra) y azul (agua). De esta manera, se consigue mejorar la biodiversidad urbana; reducir el efecto isla de calor; disminuir la contaminación y proporcionar lugares de estancia que permitan el distanciamiento social.

El Puerto de Barcelona, comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), contribuye con este proyecto a la mejora de la salud y el bienestar de los ciudadanos y a la creación de ciudades y comunidades más equilibradas actuando para hacer un planeta más sostenible ambientalmente y dando vida a los ecosistemas terrestres.

El Proyecto Islas climáticas ha ido a cargo de SCOB arquitectura y paisaje, estudio fundado en el 2005. El trabajo de SCOB ha sido reconocido a nivel nacional e internacional y ha obtenido diferentes premios en concursos y revistas especializadas. Re-



Las islas hacen del puerto un entorno equilibrado

El trabajo ha sido reconocido a nivel nacional e internacional como ejemplo de sostenibilidad

cientemente, su proyecto del hotel Tierra Dominicata, ubicado en el Priorat ganó el premio Architizer del Jurado y el premio Architizer por votación popular en la Categoría paisaje: jardín privado del año 2020.

Enlace de video

Enlace de un video de las islas climáticas en el Port Vell: <https://www.portdebarcelona.cat/illes-clima>.

El tiempo apremia y las exigencias medioambientales aceleran la carrera por la descarbonización del sector marítimo

El último Encuentro con la Mar del Cluster Marítimo Español nos descubrió las más recientes novedades en combustible y nuevas tecnologías. Todas, innovadoras alternativas enfocadas en hacer del viaje un proceso más eficiente y menos contaminante. El objetivo, superar los retos de la descarbonización del sector a través de la eficiencia energética.



Nuevas innovaciones se piden en la construcción de barcos enfocadas a procesos más eficientes y menos contaminantes.

Texto: Teresa Montero

Los ponentes del encuentro del Cluster Marítimo Español (CME) han señalado la importancia de la eficiencia para conseguir los objetivos de la transición energética en el sector marítimo. La búsqueda de esta eficiencia, apuntó Federico Esteve, presidente de honor del CME, “no es que sea importante, sino que podría ser la base para lograr los objetivos finales”.

El primero en intervenir fue José Altona, Business Development Manager Spain de DNV, con un repaso a la reglamentación presente sobre las emisiones de CO₂ y una ojeada al futuro.

La estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2018 sobre el uso de los gases de efecto invernadero (GEI) incluye medidas para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) a corto plazo en todos los buques; de un 40% para 2030, en comparación con 2008; y del 50% en 2050. Paso previo a la descarbonización completa.

Así, en el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 76) se adoptaron enmiendas, con enfoque técnico y operacional, al Anexo VI del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques (MARPOL) que exigirán a los buques reducción de emisiones de GEI. Deberán calcular el índice de eficiencia energética del buque tal y

como ha sido construido (EEXI) con el fin de establecer el indicador de intensidad de carbono operativo anual (CII) y su calificación. La intensidad de carbono vincula las emisiones de GEI con la cantidad de carga transportada a lo largo de la distancia recorrida.

Como resultado, los buques obtendrán una calificación de su eficiencia energética (A, B, C, D, E, donde A es la mejor). Un barco con calificación D durante tres años consecutivos o E tendrá que presentar un plan de acción correctivo para alcanzar el CII operacional anual fijado. Estas reglas obligatorias entran en vigor el próximo noviembre y los requisitos para la certificación EEXI y CII el 1 de enero de 2023.



El indicador de carbono operativo anual mide la eficiencia energética

«El uso de baterías en los buques con propulsión híbrida reduce aproximadamente en un 30% el consumo de fuel»

2023, año trascendente

Medidas progresivas

Y en la reunión del Comité de protección del medio marino (MEPC) de la OMI del pasado noviembre se estableció que el EEXI se calcula una sola vez en su ciclo de vida, sin recalcarlo. Y que el índice CII, un valor dinámico que trata de limitar las emisiones reales en el periodo de un año, es revisable anualmente. Supone unas limitaciones de reducción de emisiones progresiva, desde el 2023 que va por un 7%, sube a un 9% en 2025, y hasta un 11% en el 2027.

Esta medida, anotó Allona, “estará con nosotros al menos hasta 2030 y probablemente continúe. Pero nuestra impresión es que estas medidas van a ser suplementadas con otras regulaciones”, como son la guía mapa de la huella de carbono, el make to break combustible hacia 2022, el panel de regulación futura sobre uso de combustibles, la revisión de estrategia de 2023, y el plan a largo y medio plazo para ese mismo año. Así, 2023 va a ser un año trascendente para la OMI.

Se está ejerciendo una presión creciente significativa sobre la OMI de manera que en 2023 revisará esta estrategia y se prevé, seguramente, que imponga objetivos más ambiciosos. Hay algunos países europeos que están reclamando un endurecimiento de los requerimientos y otros incluso promoviendo una aceleración de las fechas paulatinas para la entrada en vigor del sistema de comercio de emisiones (ETS).

Así, lo establecido es un 40% en el 2023, 75% en el 2025, y 100% en el 26; reclaman un 33% en el 2023, un 66% en el 2024 y un 100% para 2025.

Pero, avisaba Allona, “lo importante es hablar de lo que se nos viene encima”: la postura europea más ambiciosa, lo manejado por EE.UU. y los imperativos de la Cumbre del Clima de Glasgow (COP26) celebrada el pasado noviembre y en la que se apoyó la descarbonización urgente del sector marítimo.

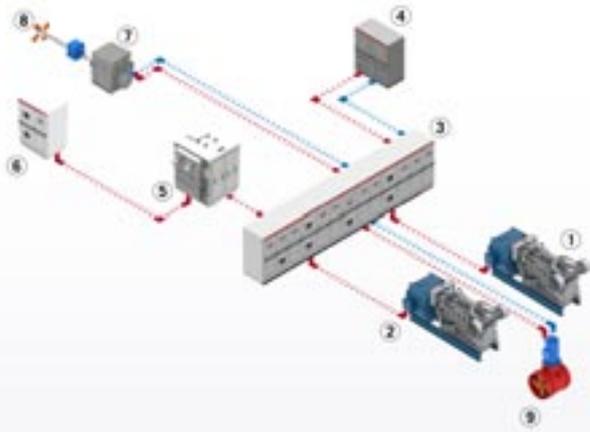
Reducción de emisiones

La UE, preocupada, se ha marcado el Green Deal con estos objetivos: Una Europa “Climate neutral” para 2050, incluyendo el transporte marítimo con un 90% de reducción en emisiones respecto a 1990; una ley del clima; y para 2030, la reducción del 40% de respecto a 1990 pasa al 55%. Otras regulaciones son “Taxonomy Regulation and Delegated Acts”, que marca las condiciones de una actividad económica sostenible; y “Zero pollution action plan for water, air and soil”, medidas para control de la polución.

Con el objetivo de reducir hasta un 55% las emisiones para el 2030, Allona, recuerda el paquete de medidas “Fit for 55” propuesto por la Comisión el pasado 14 de julio, como incluir el transporte marítimo en el “European Trading Scheme Directive”, un sistema de compraventa de derechos de emisión de aplicación progresiva en 2023 con un 20% inicial y un 100% en 2026.

La OMI plantea objetivos más ambiciosos en 2023

La gran apuesta verde



Sistema de distribución de eficiencia energética

Se contabilizará el 100% de los viajes realizados entre puertos europeos y el 50% si son viajes de entrada o salida a estos puertos. En este caso, el operador ha de comprar créditos de emisiones en subasta pública que hará la UE o a otros usuarios. Serán créditos especulativos.

Otra medida es "Fuel EU Maritime Regulation" (para 2025), que obligará a reducir la huella de carbono en un 2% en 2025, hasta llegar a un 75% en 2050.

El incumplimiento conlleva multas o la prohibición de acceso a puertos europeos si se incumplen dos años seguidos.

En tercer lugar, Alternative Fuel Infrastructure Regulation, que obliga al suministro de gas natural licuado para 2025 y corriente en tierra para 2030 en los puertos principales; y una directiva (enero 2023) para eliminar la exención

de impuestos a los combustibles fósiles, incluido el LNG -exentos los viajes fuera de Europa-.

El directivo de DNV destacó el cambio de actitud, para bien, de la administración Biden sobre políticas climáticas y la necesidad de atender sus implicaciones en la revisión de la estrategia GEI de la OMI en 2023 y posición en el comercio de emisiones.

Sobre las nuevas tecnologías en la industria naval: electrificación, baterías y pilas de combustible versó la ponencia de Beñat Izaola, director Sector Marina, Minería y Metal de INGETEAM, empresa especializada en la conversión de energía eléctrica.

Gran capacidad de operación

Para un consumo exigente, explicaba Izaola, una opción son las propulsiones híbridas que combinan la propulsión mecánica (me-

dante motores diésel) y la eléctrica (con motores eléctricos). Se optimiza así la eficiencia en la propulsión y se da respuesta a una demanda de potencia variable de manera ágil y flexible.

Esta combinación ofrece una amplia capacidad de operación, consiguiendo dar la potencia y el par motor necesarios de manera precisa en todos los modos de operación del buque. Asimismo, reduce emisiones y consumo de combustible debido a la reducción de la velocidad del motor diésel tras la optimización de funciones.

Utilizando convertidores de frecuencia como el INGEDRIVE™ de Ingeteam, la máquina eléctrica funciona como un generador o como un motor. En este último caso, puede trabajar sola o junto con el motor diésel principal. Motor y hélice operan a velocidad variable, manteniendo la frecuencia y la tensión de red fijas.

Ofrece también alta seguridad, pues entra en operación ante un fallo del diésel principal gracias a la funcionalidad Power Take Home (PTH) y el retorno seguro del barco a puerto para su reparación.

Reducir consumo de fuel

También, anotó Izaola, se está viendo desde hace cinco años, y es cada vez más frecuente, el uso de baterías en los buques híbridos que reduce aproximadamente en un 30% el consumo de fuel y permite esa digamos "navegación verde".

No se trata de una tecnología consolidada hasta la fecha, pero se están desarrollando varios proyectos.

Asimismo, el Sistema de Almacenamiento de Energía en Baterías (BESS) de Ingeteam, controlado por un sistema optimizado, mejora las capacidades de la planta de energía del buque. Facilita una solución de energía híbrida y compacta, de alta eficiencia para barcos de propulsión eléctrica, y convierte cualquier buque de propulsión eléctrica convencional en un buque de propulsión híbrido-eléctrica de última generación. Existen propulsiones solo eléctricas convencionales o combinadas con baterías que presentan ciertos beneficios.



Buque portacontenedores

Por último, conocimos que las pilas de combustible alimentadas por hidrógeno producen electricidad a través de una reacción electroquímica, cuyo producto residual es agua y, por tanto, con un mínimo impacto medioambiental.

Microburbujas

Por otra parte, Jorge Camacho, Sales Engineer-Marine; Diesel de Alfa Laval, expuso las nuevas soluciones para la descarbonización y eficiencia energética en el sector marítimo. En su centro de pruebas y formación de Aalborg (Dinamarca) están haciendo pruebas con metanol y biocombustibles en motores convencionales para apoyar la transición hacia un transporte marítimo más sostenible. Están en colaboración con MAN, empresa fabricante de motores, y otros socios, y trabajan en la investigación de calderas y quemadores.

Alfa Laval ha adquirido una participación minoritaria en Marine

Energy Taxation Directive fija para enero de 2023 el fin de la exención de impuestos a combustibles fósiles y los alternativos no serán gravados durante diez años

Performance Systems B.V., una empresa de tecnología marítima, para desarrollar la tecnología de lubricación por aire. Con ella se generan microburbujas debajo del casco del barco mientras navega, creando, con osciladores espaciados uniformemente, una capa uniforme y estable de aire, lo que reduce la fricción entre el barco y el agua entre un 50% y un 70% y permite un ahorro neto de combustible del 8% al 12% durante la velocidad de servicio normal. En dos o tres años se consigue una gran amortización.

Esta tecnología no requiere modificaciones estructurales ni recertificación de embarcaciones. Puede instalarse en buques de cualquier tamaño o tipo de combustible y también es adecuada para modificaciones. Ha sido probada por primera vez en un barco en 2020.

Otra iniciativa presentada fue Oceanbird,

una embarcación con propulsión de motor accionado con la energía del viento basado en velas de alas telescópicas que tienen más en común con las de los aviones que con las velas tradicionales. Cuenta con un motor auxiliar, impulsado por la mejor alternativa disponible, para entrar y salir de los puertos.

Se trata de un concepto de un portacoches de 200 metros de largo y 40 de ancho ideado para 7.000 coches. Con casco de diseño especial, presenta recomendaciones en cuanto a velocidad y rutas.

A una velocidad media de 10 nudos, tardará 12 días en lugar de 8 en cruzar el Atlántico. Podría reducir las emisiones en un 90%. Se espera que se aplique para otros segmentos de barcos.

Incluso los buques que no usen el concepto completo tendrán una reducción significativa. El

Alas de avión y Oceanbird

objetivo, contar en 2025 con un buque transatlántico con tecnología Oceanbird.

Maximizar viajes.

Por último, Camacho se refirió a la adquisición de StormGeo, líder mundial en inteligencia meteorológica y soluciones de ciencia de datos avanzados como parte de la estrategia de Alfa Laval para maximizar el rendimiento del viaje de los buques en términos de tiempo y combustible y optimizar su rendimiento.

El estudio de los datos

Cerró las intervenciones Oliver Martínez Vitoriano, Chief Technology Officer (CTO) Ghenova Digital Solutions, que explicó como el dato funciona como catalizador para la optimización de la eficiencia energética en buque. El modelado y simulación del sistema de propulsión y de los factores que influyen en la misma son fundamentales para elaborar estrategias de gestión y reducción de consumos. Así, consideran el modelo como herramienta de diseño y control.

Se encuentran trabajando en un algoritmo que permita modelar los sistemas para que operen eficientemente. “Estamos trabajando en un modelo de gestión de consumo basado en la integración de subsistemas que engloban el motor, la hélice y la resistencia añadida por las olas”, indicó Martínez.

Trabajan con diferentes modelos. El modelo basado en datos es un



El Oceanbird está accionado con la energía del viento

«Con la embarcación Oceanbird, el proyecto de Alfa Laval y Wallenius, de propulsión eólica se puede reducir un 90% las emisiones »

modelo de comportamiento y/o de diagnóstico que se desarrolla mediante correlaciones y análisis de históricos del sistema físico del que se pretende recrear su comportamiento de forma digital. El sistema físico revierte datos sobre el modelo gracias a redes Internet de las Cosas (IoT), sensores, comunicaciones e incluso

preprocesamiento y procesamiento de los datos (Edge Computing). Un modelo de datos solo aprenderá de las experiencias vividas por el sistema físico. No podrá extrapolar resultados. La combinación de modelo físico y modelo de datos es una opción muy interesante (aunque costosa) al abordar el análisis de sistemas.

A menudo, se emplean modelos híbridos, usando los físicos para generar datos que posteriormente alimenten a los modelos de datos (en aquellos escenarios no experimentados por el sistema físico) y usando los segundos para la simulación/control en tiempo real. En definitiva, “el dato y el modelo es lo que ayuda a hacer la toma de decisiones y predecir cómo tienen que actuar el sistema”, precisó Martínez.

Los astilleros reciben encargos para el creciente mercado eólico off shore



Los buques de apoyo a la industria eólica off shore están dando trabajo a los astilleros.

Los astilleros están recibiendo encargos para construir barcos de apoyo a la industria eólica off shore. En esta dirección, la empresa Edda Wind, empresa fundada por el grupo noruego Østensjø, ha vuelto a confiar en Gondan Shipbuilders con el pedido de un CSOV (Commissioning Service Operation Vessel), que será el quinto buque de la serie actualmente en construcción y el séptimo proyecto encargado al astillero por el armador noruego para el sector de las energías renovables.

El buque, diseñado por la firma noruega Salt Ship Design, formará parte de la flota de Edda Wind -los buques más ecológicos y eficientes del mundo en su tipo- y prestará servicios en parques eólicos marinos. Gondan suma, desde 2015, siete proyectos para el sector de las energías renovables offshore, una industria en crecimiento en la que el asti-

llero se consolida como constructor naval líder y a la vanguardia en la integración de las soluciones tecnológicas más complejas y eficientes para el sector.

Edda Wind ha encargado otros tres buques de servicio de puesta en marcha (CSOV) que se suman a los seis buques que la empresa tiene en construcción. Los buques están especialmente diseñados para las operaciones de servicio durante la puesta en marcha y el funcionamiento de los parques eólicos marinos.

Los tres CSOV se prepararán para la instalación de tecnología de emisiones cero de la misma manera que los seis primeros buques, gracias a la financiación de Enova. Incluyendo las tres últimas construcciones nuevas, la empresa tendrá una flota de once buques construidos expresamente, de los cuales seis tienen contratos a medio y largo plazo con clientes como Ørsted, Vestas,

La empresa noruega Edda Wind ha encargado a Gondan el quinto buque de una serie en construcción

Ocean Breeze, SSE y Siemens Gamesa. De los últimos buques nuevos, uno se construirá en Astilleros Gondan (España) y dos en Colombo Dockyard PLC (Sri Lanka). Además, la empresa tiene opciones con los astilleros para construir más buques. «El pedido de otros tres CSOV construidos específicamente reforzará aún más la posición de liderazgo de Edda Wind dentro de la eólica marina. Con la construcción de una serie de buques y con la experiencia y los conocimientos que tenemos de los buques actualmente en construcción, podemos adquirir estos buques a precios competitivos. Por ello, se espera un tremendo crecimiento en el mercado eólico marino durante las próximas décadas, y este movimiento es una clara señal de la ambición de Edda Wind de ser un proveedor líder mundial en este segmento», dijo Kenneth Walland, CEO de Edda Wind.



La empresa de torres eólicas Haizea plantea la contratación de 350 nuevos empleos para ampliar sus instalaciones

Industrias Ferri fabricará los sistemas de carga de un polígono offshore de 476 MW

El mercado de los proyectos offshore en la industria de construcción naval tiene también a varias empresas que apuestan por este sector después de años de parálisis –el indicador de referencia del crudo cerró la pasada semana por encima de los 92 dólares–, el segmento de las renovables es y será uno de los pilares para el futuro del sector. De hecho, no de los planes que está encima de la mesa para las instalaciones de Barreras se asienta sobre él, de hecho, con buques como los denominados CSOV (Commissioning Service Operation Vessel), de apoyo y servicio a los polígonos de eólica marina.

Cabe recordar que hace unos años la empresa de Gondomar entregó a Iberdrola la mayor grúa "offshore" fabricada en España para el proyecto Wikingen en el Báltico.

Haizea Bilbao invertirá hasta 175 millones para llevar a Euskadi a la vanguardia eólica

Haizea Wind Group, empresa líder mundial en la fabricación de torres eólicas, ha llegado a un acuerdo con Ørsted, una de las empresas líderes del mercado en eólica marina, para que Haizea Bilbao le suministre monopilotes desde sus instalaciones del Puerto. A los 125 millones de la ampliación que arranca este año en la fábrica del puerto bilbaíno se pueden sumar entre 40 y 50 más en el próximo lustro.

Se trata del mayor contrato de la historia de Haizea Bilbao y, para abordar su ejecución, la empresa ampliará sus instalaciones y duplicará su capacidad de producción. Actualmente, la planta del Grupo en el Puerto de Bilbao, Haizea Bilbao, tiene 48.800 metros cuadrados y 400 trabajadores. Tras el acuerdo alcanzado con Ørsted, Haizea crecerá 56.000 metros cuadrados hasta superar los 100.000 m². La expan-

sión se realizará en la parcela actual y también requerirá ampliar la concesión existente por la Autoridad Portuaria. A las 3 naves actuales, Haizea Bilbao sumará otras dos, y un nuevo área de almacenamiento adicional para acomodar los monopilotes antes de que sean entregados a los buques de transporte contratados por Ørsted. Además, el acuerdo supondrá la creación de unos 350 puestos de trabajo directos en Haizea Bilbao. La ampliación requerirá de una inversión importante, incluso mayor que la ejecutada, para levantar la fábrica existente. Con este contrato, Haizea Bilbao completa una carga de trabajo en Bilbao que supera los 700 millones de euros para los próximos 4 años y supone un importante reconocimiento a sus capacidades tecnológicas y productivas.

Con este proyecto y otros que están liderando otras empresas, Euskadi se está convirtiendo en uno de los hubs eólicos más importantes de Europa. 🌊

El Gitte Henning, un hito para Astilleros Zamakona

La factoría de Santurtzi de Astilleros Zamakona trabaja en la instalación de dispositivos, a flote, del buque arrastrero pelágico “Gitte Henning”, encargado por la compañía danesa Gitte Henning AS y diseñado por Salt Ship Design. La construcción número 799 comenzó en mayo de 2020 y el 25 de agosto de 2021 se procedió a su botadura. La entrega se producirá en el primer semestre de este año.

En su diseño se han aplicado las últimas tecnologías para la optimización del rendimiento energético y reducir el impacto sobre el medio ambiente, tanto en lo que se refiere a los sistemas de captura y conservación del pescado como al consumo de combustible y las emisiones.

El buque está equipado con un sistema de propulsión diésel eléctrica mediante el empleo de motores eléctricos de imanes permanentes y dos líneas de

Posee tecnologías para la optimización del rendimiento energético y reducir el impacto del medio ambiente

ejes, lo que lo convierte en único en su clase. La maquinaria de arrastre será accionada mediante motores de imanes permanentes de reluctancia sincrónica asistida (SRPM), que pueden generar energía durante el lanzamiento de la red para la operación de arrastre del pescado.

Será el primer buque arrastrero pelágico que integre un sistema de baterías para evitar los picos de potencia en los arranques de los mayores consumidores eléctricos y para su uso activo en

puerto, lo que evitará pérdidas en la eficiencia, una importante mejora del rendimiento energético y una reducción de la huella ambiental. Además, el buque tiene la particularidad de estar equipado con dos propulsores de popa, que garantizan una tracción eficaz y aumentan la maniobrabilidad en cualquier clima

El buque “Gitte Henning” mide 87,65 m de eslora y 20 m de manga. La capacidad de almacenamiento de pescado es de 3.700 metros cúbicos en tanques RSW (refrigerados con agua salada).

El buque tiene la particularidad de poder pescar tanto con red de arrastre como de cerco, y su tamaño permite realizar capturas en las zonas más remotas del Mar del Norte y del Atlántico Norte.. 



Zamakona Yards hará frente a un nuevo arrastrero pelágico para Reino Unido

España es la segunda potencia de la UE en buques contratados, con un total de 23 unidades

Durante 2021 tanto el número de buques contratados por los astilleros españoles como las horas de trabajo asociadas a los mismos se situaron un 30% por encima de las registradas el año anterior. En concreto, España ha sido la segunda potencia de la UE con mayor número de unidades contratadas, 23 unidades, tan solo por detrás de Países Bajos, y la novena a nivel mundial. En el ámbito de las reparaciones, el mercado ha recuperado el nivel de actividad previo a la pandemia. Las Palmas, con sus dos astilleros y más de 80 talleres de reparación naval, ha se-

guido siendo un referente a nivel internacional. La actividad en el Puerto de Las Palmas durante el año 2021 se mantuvo muy estable, con una alta ocupación. Entre Astican y Repnaval, contabilizaron más de 250 proyectos de reparaciones, constatando un aumento de servicios tanto a flote como en seco. Los astilleros privados españoles han continuado construyendo buques con un elevado componente tecnológico, alto valor añadido y gran complejidad constructiva: buques de apoyo a campos eólicos, oceanográficos, live-fish carrier.... Las únicas dificultades que se aprecian es en el astilleros Barreras

que viene de una situación particular extremadamente complicada, pero ahora mismo hay dos astilleros solventes y con solidez más que demostrada, miembros de Pymar, que han presentado ofertas para adquirir sus instalaciones y continuar con la actividad naval en las mismas. Según los últimos datos disponibles, la industria naval española aporta más de 70.000 empleos en España, contribuye de forma directa a nuestra economía con 3.800 millones de euros y genera un impacto total sobre la misma de más de 9.222 millones de euros. 🌊

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón

Corto
Medio
Largo

Acabados

Negro
Pintado
Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

 **VICINAY**
Cemvisa

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

Digipro ofrece comunicación digital de los parámetros de la flota de superficie

La gran mayoría de los buques de pesca de palangre de superficie disponen de escasa digitalización de sus procesos a bordo. Salvo el diario electrónico (DEA), donde se reportan las especies y cantidades capturadas, el resto de los procesos de captura como congelación, etiquetado o almacenamiento se realizan de forma manual y, en ocasiones, esto provoca que el mínimo fallo no detectado a tiempo suponga un quebranto económico para el armador. Para combatir este problema, Orpagu ha dado luz verde a Digipro, un proyecto de mejora del canal de comunicación con altamar que permite diseñar un sistema de digitalización para el control de parámetros clave en la flota. El proyecto, que cuenta con la subvención del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se desarrollará en nueve barcos de la Organización de Palangreros Guardeses, que pescan en diferentes zonas y caladeros,

para obtener datos específicos y representativos del total de la flota guardesa. De esta forma, y gracias a la banda ancha con la que se dotará a estos buques, la organización podrá obtener los registros de diferentes parámetros (temperatura, proceso de congelación, consumo de combustible...) en tiempo real. Esto permitirá hacer un seguimiento del barco a través de un 'cuadro de mandos online' que facilitará la detección de cualquier incidencia y la posibilidad de minimizar o corregir su impacto en aspectos tanto relacionados con la seguridad alimentaria como con el consumo de combustible y la huella de carbono. Se hará mayor incidencia en aquellos identificados previamente como "puntos de control crítico" por su especial relevancia desde el punto de vista sanitario. Las pruebas se realizarán durante varias mareas y se registrarán los datos con el sistema instalado pero el visor apagado y con el visor encendido y conectado a la sede de la organización, en un espacio habilitado a tal

efecto, para estudiar los resultados obtenidos con o sin apoyo del cuadro de mandos online. La digitalización de los procesos, en este caso los que se llevan a cabo dentro del barco, permite al sector ser más competitivo, sostenible y resiliente para afrontar cualquier cambio legislativo, nueva exigencia o cualquier evento imprevisible como fue el caso de la crisis sanitaria provocada por la COVID 19. Asimismo, la banda ancha redundará en la humanización de la actividad pesquera, ya que permitirá a los tripulantes "compartir" los momentos de ocio con sus familias y disfrutar de tiempo de relax contemplando una película o un encuentro deportivo. Esto ayudará también a hacer más atractiva la profesión, que hoy en día tiene un grave problema de falta de relevo generacional. y posibilitar la transferencia tecnológica al sector pesquero español. 

Marine Instruments cumple nueve años

Se cumplen nueve años de la primera experiencia en sistemas de monitorización electrónica remota (REM), fue en la flota de atún tropical, que se convertía en la primera pesquería española en adaptar este tipo de sistemas", explica Marine Instruments. Era el año 2013, y por primera vez, esta compañía instalaba sus equipos en varios buques para verificar su eficacia en el cumplimiento de los estándares propuestos por ICCAT e IOTC. Hoy en día, la tecnología de observación, diseñada y fabricada por la firma gallega está presente en 900 buques en una veintena de países. La empresa, que forma parte de Grupo Arbulu, prevé que estas cifras "no dejarán de crecer ante la consolidación de nuevas normativas y estándares comunes y, sobre todo, una nueva mirada aliada ante las oportuni-

dades que esta tecnología ofrece al sector pesquero". En el 2015, la tecnología REM de la compañía se usaba por primera vez para controlar los trasbordos ilegales de pescado, equipando 72 cargueros en Indonesia para dar servicio a buques de palangre pelágico en campañas de larga duración. Otros proyectos incluían a buques de palangre pelágico en Taiwán, dragadores de vieiras en Escocia o palangreros de superficie en Sri Lanka e Isla Reunión. "Las instalaciones supusieron la consolidación de una tecnología que fue virando el foco hacia la verificación de buenas prácticas de pesca, trabajando de manera similar a como lo haría un observador embarcado, estimando capturas e identificando descartes", explica la empresa. El pasado mes de enero, Marine Instruments celebró la concesión de un con-

curso por el que se adjudicó las tareas de monitorización electrónica en 20 buques, durante 16 meses, en las pesquerías de redes de enmalle del golfo de Vizcaya. El proyecto se centra en documentar las capturas accidentales de mamíferos marinos para permitir a pescadores y otros actores del sector trabajar mejor juntos, gestionando las capturas accidentales.

La empresa ha conseguido hacerse con esta iniciativa de la mano de Archipelago, proveedor de productos y servicios de gestión de recursos marinos con sede en Canadá y un consorcio con Sinay, empresa emergente de tecnología marina y de Inteligencia Artificial en Caen, Francia, e Isifish, empresa de electrónica marina de Concarneau, Francia. 

“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...)

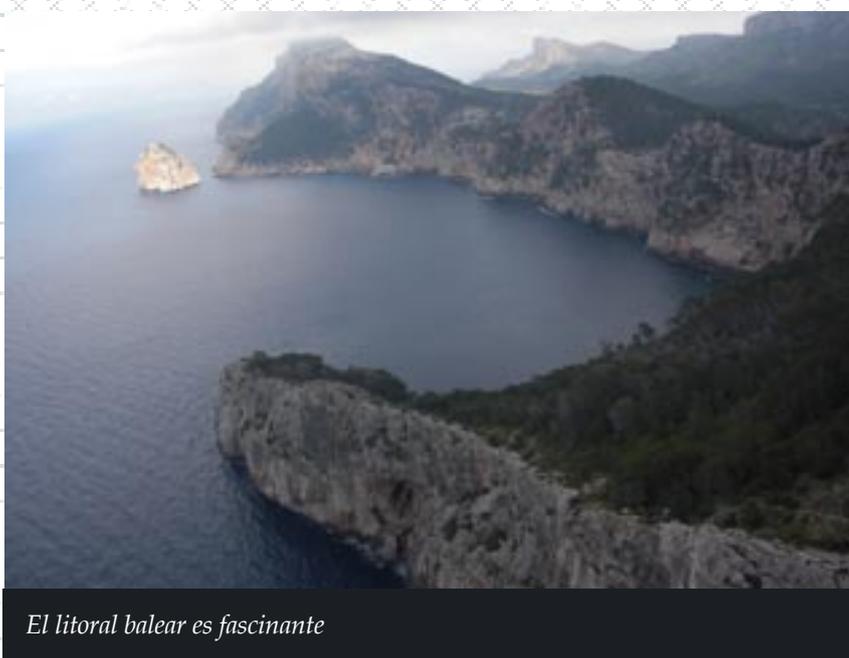
Palma de Mallorca cuando la pesca es protagonista»

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta



Barcos pesqueros con la catedral de Mallorca al fondo.



El litoral balear es fascinante

No es mal sitio para trabajar, frente a la catedral de Palma”, le digo al veterano pescador que remienda sus redes en un intento de ganarme su confianza. “Sí, pero es trabajo. Ya quisiera estar aquí tomando el sol como cualquier turista”, me contesta dando pie a la conversación. Estoy en el puerto pesquero de Palma de Mallorca en día de verano, cuando el sol aprieta tanto para los turistas como para los trabajadores. Pero, como dice Toni, mi conversador, no es lo mismo. Aquí, rodeado de aparejos, junto a la lonja donde empaquetan las langostas que vaya usted a saber dónde serán consumidas. Tenemos ante nosotros un marco incomparable con la catedral de Palma como telón de fondo. No hay playa ni trajes de baño; el ocio se reduce a unos cuantos yates que permanecen varados en espera tal vez de alguna reparación urgente... Pero huele a mar y no a esa mezcolanza de cremas protectoras y perfumes baratos que se soporta en la mayor parte de las calas. “Esta ha sido siempre una orilla de trabajadores, aunque últimamente está perdiendo su esencia por eso de que en los paseos y las grandes avenidas costeras priman más los clubs náuticos. Pero aquí estamos, como nuestros padres y abuelos. Envueltos en salitre”, señalan mientras las hábiles manos entretejen las mallas.

Una lonja anterior a Colón

Y cuando hablan en estos términos miran a uno de los edificios próximos y más icónicos de Palma, la Lonja del Mar, cuya construcción comenzó en 1426, es decir, más de sesenta años antes de que Colón descubriera

Los mallorquines tan buenos hombres de mar como honderos

América. Este es el orgullo de los pescadores mallorquines porque sus mayores negociaban en él el pescado que les proporcionaba este mismo mar que ahora abarrota el ocio y el lujo.

La Lonja del Mar es un bello edificio de arquitectura civil gótica. Sus torres y torreones le proporcionan una cierta elegancia a lo que antaño fue lugar de discusión comercial de mercaderes. Su ángel protector vigila desde la fachada. Cerca se encuentra el Consulado del Mar, más tarde sede del Tribunal de Comercio Marítimo, con una deliciosa balconada renacentista del siglo XVII. Las dos construcciones perviven como mudos testigos del esplendor del comercio pesquero que siempre ha distinguido a Mallorca. Como decía alguien, «el mar es mucho para unas islas». Cierto. El mar ha configurado siempre la historia y la economía de las islas Baleares.

Nacer en el Mediterráneo

En Mallorca hay poca diferencia entre las zonas interior y de costa, por lo que ambas culturas han convivido siempre en perfecta armonía, aunque muchas veces la Historia ha hecho más hincapié en las gestas marineras por su espectacularidad. “En esta isla una costa se confunde casi con otra por el interior. De ahí que la llamada del mar la hayamos tenido indistintamente los nacidos en una zona o en otra. Todos respiramos el Mediterráneo y eso marca”, es el comentario general y no sé por qué recuerdo los versos de Machado.



Cofradía de Pescadores de Alcúdia



Preparando el destino de la langosta

Nadie conoce exactamente el origen de la palabra Baleares. Hay quien opina que procede de la palabra griega *ballein*, que significa tirar piedras. No es extraño que haya similitudes entre estas islas y Grecia. El antiquísimo *Bolero* balear guarda un parecido extraordinario con tonadas tan helénicas como *Los niños del Pireo*, aunque ésta se la adjudicó un compositor llamado *Manos Hadjidakis* en la pelícu-

la *Nunca* en domingo para mayor gloria de *Melina Mercuri*, la actriz que la cantó y fue Ministra de Cultura de su país. El Mediterráneo une.

Lo de tirar piedras lo relacionan con la gran fama de honderos que tenían los mallorquines en su afán por eliminar la plaga de conejos salvajes que padecía la isla.

Un rico refranero como estación meteorológica

Los mismos honderos que lucharon con Aníbal contra los romanos y que más tarde ayudaron a Julio César a conquistar las Galias. La aportación de navegantes y marineros que ha hecho Mallorca a muchas armadas del mundo habla por sí sola de la legendaria fama de estos hombres como hábiles hombres de mar.

Marineros, perfectos meteorólogos

“Para ser un buen pescador es preciso conocer bien el cielo”, dicen los viejos lobos de mar. No precisan de los partes meteorológicos para predecir el inmediato futuro del tiempo. Miran a las estrellas, observan el sentido del viento y lanzan sus pronósticos que difícilmente resultan erróneos. Es más, existe un refranero popular entre las gentes de mar por el que se rigen. No me resisto a referirles algunos: “Cielo enrojecido, viento en poniente”, “Gaviota que canta, tramontana que llega”, “Día de siroco, mar mucho, pescado poco”, “Arco iris por la mañana, o hace llover o hace aclarar”, etc.

Gastronómicamente, el pescado combina con los productos del campo y también con la carne



Pescado desembarcado por la flota balear



Pescadores faenando en aguas de Mallorca

Es más, la mayor parte de los pescadores no precisan de reloj para saber la hora. Gracias al análisis del cielo y de la posición de las estrellas, te pueden decir lahora con un mínimo margen de error. Quien más, quien menos presume de distinguir a las estrellas por sus nombres y sabe orientarse por ellas.

El placer de pescar y comer

Para muchos, la pesca es mucho más que un trabajo, por lo que su participación en este oficio supera el mero trance de conseguir buenas capturas. Un buen pescador conoce las costumbres de los peces, los tiempos y el

lugar de la cría.

Siente un atractivo especial de tipo antropológico, en el hecho de arrojar las redes, estirar y sacar el pescado. Una emoción que no me han sabido definir con exactitud, pero que, sin duda, está relacionada con el poder y la victoria sobre la parte contraria. Pero si la pesca puede llegar a ser un placer, ¿qué decir de su gastronomía?.

El pescado más tradicional de las Baleares es la lampuga que aparece en estas aguas a finales del verano. Puede alcanzar los 40 kilos de peso en mares tropicales y se distingue por el bonito color verde azulado que tiene, pero



Los recursos pesqueros de aguas mallorquinas tienen una inconfundible calidad

En la isla, la pesca forma parte de la cultura popular

sobre todo por la característica banda amarilla que luce a sus costados.

La preparación culinaria de este pescado es un ejemplo clásico de cómo la cultura gastronómica de la costa no sólo no está reñida con la del interior, sino que se complementan, ya que en algunos lugares mezclan en la cazuela la lampuga con elementos de la huerta, incluso con carne.

Una de las recetas más celebradas es la Lampuga con pimientos rojos, en la que junto al pescado van los susodichos pimientos, cebollas, ajo, tomates, laurel, harina, vino, aceite, sal...

Otro plato que me ha llamado la atención es el denominado Calamars farcits o Calamares rellenos. Es un buen ejemplo de la cocina "mar y montaña", ya que los calamares que sirven de base se rellenan con carne picada, mitad de ternera, mitad de cerdo. Se añaden tomates, cebolla, huevos, ajo,



Una labor común en todos los puertos

perejil, mejorana, vino blanco, aceite de oliva, harina, pimienta negra molida y sal. En los recetarios medievales aparecen platos similares elaborados con pulpos y sepias. En realidad, la mayor parte de los platos típicos de pesca que se ofrecen en los restau-

rantes de la isla provienen de recetas caseras cuyo origen se pierde en el tiempo. Son fórmulas culinarias que han ido mejorando con el paso de los años y que hoy adquieren la categoría de auténticos manjares.

El mar condiciona el desarrollo de la vida isleña

La riqueza del mar balear se puede ver no sólo en los mercados, sino acudiendo a las lonjas de pescado donde cada mañana se determina el destino de cada pieza. Palma, Santanyí, Sóller, Alcudia, Cala Rajada y Port d'Andratx son los principales puntos de reparto. Es un placer comprobar la presencia de unos meros que pronto formarán parte de los mejores menús, uno de los cuales -al horno y acompañado de verduras- es muy sabroso. Tanto como las sopas de pescado que se preparan con las cabezas.

Las sardinas no tienen el mismo sabor que las del Cantábrico, pero en verano, asadas al aire libre a la parrilla, entran muy bien si se les echa un chorrito de aceite y sal marina. "El secreto es que el pescado sea fresco. No hay otro truco", me dice un veterano pescador mientras arregla sus redes.

Le pregunto por su plato favorito y no duda al decirme que la langosta marinera que se prepara con arroz.

¡Cuidado con el atún!

La variedad de peces, crustáceos y moluscos que se pueden obtener en aguas balears merece especial atención por su vinculación con la gastronomía y la tradición. El pescado más abundante lo conforman los llamados peces de roca, que incluyen las especies destinadas a elaborar caldos y sopas.

Son muy solicitadas algunas de las especies más apreciadas del Medite-



Bahía de Palma



Pescador orgulloso de sus capturas

rráneo, como el mero, el besugo y el salmonete de roca. Otros, como la escorpina, el cabracho, la dorada, la oblada o la doncella, resultan excelentes cocinados a la brasa o al horno.

No olvido a los peces con forma de serpiente como la anguila, ni a los planos como el gallo. Algunos pescados azules, como la sardina, la caballa, el pez espada, el atún, el bonito y la anchoa, viven alejados de la costa.

La última faceta del tráfico del pescado la encontramos en mercados de Palma tan tradicionales como los de S'Olivar y Santa Catalina, sin dejar a un lado las lonjas de los pueblos costeros donde transcurre el tráfico muchas veces de las familias de los mismos pescadores a los clientes. Se establece entonces un verdadero ritual en el que la procedencia del producto, su consumo en plena temporada, la asequibilidad del precio y sobre todo la intensidad de su sabor juegan trascendental importancia.

"Hace años el atún rojo fue sobreexplotado de cara al mercado japonés. Las flotas niponas encontraron aquí un pozo sin fondo para la pesca. Tenga en cuenta que son ellos los mayores consumidores de este pescado. La protección que se ha dado al atún rojo ha provocado su proliferación sin tener en cuenta de que es un granpredador y esquilma a la sardina y el boquerón", se queja un pescador. Argumenta que las especies de pequeño tamaño son fundamentales en las campañas artesanales de Mallorca. 

Nueva generación de biosensores digitalizados para una monitorización analítica alimentaria de vanguardia

El mundo cuenta con complejas cadenas de suministro capaces de satisfacer la demanda de todo tipo de bienes y servicios, sin embargo, tras dos años de dura pandemia mundial, la alimentación y la salud han dejado de manifiesto su carácter esencial, ininterrumpido y de inmediatez.

La industria alimentaria no vive ajena a los cambios y trata de adaptarse para mantener su competitividad y nivel de calidad, tanto a nivel local como internacional. Desde hace ya algunos años la digitalización ha permitido a la industria alimentaria mejorar procesos, desarrollar tecnologías y caminar hacia una industria más eficiente y sostenible, todo ello salvaguardando la satisfacción de los consumidores y el cumplimiento de los cada vez más exigentes estándares internacionales de calidad. Es aquí donde BIOLAN, empresa con 10 años de experiencia en el desarrollo de tecnología biosensórica aplicada a dispositivos de análisis, referente en analítica a nivel mundial, toma la decisión de apostar por la digitalización en el control de calidad de la industria alimentaria lanzando al mercado la nueva generación disruptiva de biosensores, el BIO 3000 y BIO 7000: equipos versátiles y dotados de conectividad, desarrollados con el objetivo de ofrecer una monitorización integral del proceso analítico, desde la visualización avanzada de resultados y el almacenamiento en la nube hasta la gestión inteligente de datos y la trazabilidad del producto a lo largo de toda la cadena de valor, en sectores



Biolan desarrolla aplica tecnologías avanzadas para la salud y alimentación

como el pesquero, lácteo, enológico y el de los crustáceos, entre otros.

La nueva generación de biosensores de BIOLAN, materializada en el BIO 3000 y BIO 7000 y recién lanzada al mercado, viene a ampliar las capacidades existentes de la reconocida tecnología de detección enzimática amperométrica por medio de la digitalización, la conectividad y la gestión inteligente de datos. Las innovaciones de los nuevos productos se pueden agrupar en tres grandes bloques: a) por un lado el renovado diseño aporta ergonomía y reducción de peso en el caso del BIO 3000 y autonomía, portabilidad y ligereza en el caso del BIO 7000; b) experiencia de usuario optimizada a través de App intuitiva de fácil uso en el caso del BIO 3000, y Bio-test pre calibrados que aminoran el

tiempo de entrega de resultados en el caso del BIO 7000; y, c) en ambos casos el acceso a la plataforma BIO-LANglobal, sitio web propio, accesible desde cualquier dispositivo conectado, mediante el cual el usuario puede, entre otros: visualizar y descargar resultados, controlar el proceso de gestión, realizar un seguimiento global de los análisis y configurar alertas.

El objetivo de BIOLAN es acompañar a la industria alimentaria en su proceso de transformación digital para que avance hacia métodos más inteligentes y conectados que les permitan tomar decisiones de manera más rápida, precisa y objetiva. Además, BIOLAN tiene la capacidad de trabajar en proyectos ad-hoc, adaptándose a las necesidades y requerimientos de sus clientes. 🌊



Anfaco recibirá financiación, dentro de los fondos Next, para afrontar cinco proyectos de transformación.

Anfaco, la organización nacional con más fondos Next Generation para investigación e innovación en la pesca

De los 9 millones de euros de fondos que le fueron asignados al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para el sector pesquero y acuícola dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Anfaco presentó seis propuestas por un importe que supera los 4 millones, resultando beneficiario de Todas ellas. La entidad con sede en Galicia lidera cinco de esos seis proyectos, los cuales suman 3,3 millones en subvención. Además, es socia de ARVI en la propuesta que lidera la cooperativa de armadores de Vigo.

Texto: M. Barea

Por medio de concurrencia competitiva, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, repartía los 9 millones de euros de fondos que le fueron asignados para el sector pesquero y acuícola dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia siendo Anfacopcesca la organización nacional que captó un mayor volumen de Fondos Next Generation -el 45% del total repartido- para investigación e innovación en el ámbito pesquero y acuícola. La patronal conservera presentó seis propuestas por un importe de más de 4 millones de euros resultando beneficiario de todas ellas. De esta forma, lidera cinco de esos seis proyectos, los cuales suman 3,3 millones de euros en subvención, y es socio de ARVI en otro de los proyectos que encabeza la cooperativa de armadores de Vigo.



Anfaco afronta diferentes líneas de investigación

BIOLAN

MONITORIZACIÓN DIGITAL DE HISTAMINA Y SULFITO EN EL SECTOR PESQUERO Y CRUSTÁCEOS

BIOFISH 3000



Una nueva generación de biosensores, dotados de conectividad, almacenamiento en la nube y gestión de datos.

Plataforma digital propia

www.biolanglobal.com



BIOFISH 7000



PORTÁTIL | PRECALIBRADO | VERSÁTIL

INTELIGENTE | INTUITIVO |
PRECISO | RÁPIDO |
DISEÑO OPTIMIZADO



BIOLAN
Parque Tecnológico de Bizkaia - Laida Bidea, Edificio 409
48170 ZAMUDIO (Bizkaia) País Vasco (UE)
info@biolanmb.com - www.biolanmb.com

Uno de los proyectos presentados al MAPA fue el Re-Fish to Food, impulsado por Anfacó en colaboración con EnergyLab y la Universidad de Cantabria. La iniciativa está enfocada a sistemas alimentarios resilientes para la obtención de nuevas fuentes de proteína a partir de la aplicación de la economía circular a subproductos y descartes de productos marinos. En el marco de este proyecto, las tres entidades tratarán de desarrollar un sistema integral que permita la recirculación de recursos de la industria transformadora de productos marinos como nueva fuente de proteínas.

La iniciativa coordinada por Anfacó-Cecopesca actuará en distintas líneas de investigación. En el plano más experimental e innovador, estudiarán la producción de proteína microbiana sostenible, a partir de subproductos y descartes de pesca y procesado de productos pesqueros, previamente sometidos a tecnologías de fermentación, que puedan ser empleadas en el sector de la alimentación. Para ello, determinarán especificaciones de los subproductos para conseguir la calidad deseada del gas precursor para la producción de dicha proteína, así como la extracción y estabilización de la misma, y el estudio del posible escalado para conocer su viabilidad.

De igual forma, el proyecto llevará a cabo la evaluación de la sostenibilidad ambiental, tanto del proceso como de las futuras dietas en las que se integre esta proteína, mediante la metodología de análisis de ciclo de vida, que cuantificará los impactos ambientales asociados a cada etapa. Asimismo, se incluye el cálculo de la huella nutricional de las dietas.

En base a los resultados obtenidos, se propondrán sistemas integrales basados en economía circular para el sector que permitan contribuir a los objetivos del desarrollo sostenible en una cadena de



Personal de Anfacó trabaja en laboratorio

Sus proyectos tratan de obtener nuevas fuentes de proteína a partir de la aplicación de la economía circular a subproductos y descartes de especies

producción alimentaria tan importante en comunidades como Galicia y Cantabria, pero también en España y Europa. El mejor residuo es el que no se genera, y menos si se traduce en alimento, y este tipo de proyectos fomentan una mayor sostenibilidad en el sector que permitirá incentivar a más empresas a implantar estos procedimientos en un futuro no tan lejano, aunque hoy pueda parecer ciencia ficción.

En este sentido, además de las entidades investigadoras, en el desarrollo del proyecto varias empresas del sector pesquero colaborarán tanto en provisión de los subproductos y aguas residuales a los centros para poder realizar los ensayos experimentales como en la validación final de la proteína en produc-

to alimentario. La importancia del proyecto, y de otros que se puedan llevar a cabo en este sentido, reside en que, como bien destaca la investigadora María Margallo, mantener la demanda y la seguridad alimentaria se perfila una tarea difícil, especialmente en la acuicultura, teniendo en cuenta que para el año 2050 la población mundial será de casi 10.000 millones de habitantes

Por ello, desde la patronal conservera destacan que se hace necesario buscar nuevas fuentes de proteína, tratando de innovar para garantizar un suministro deseable de alimentos, pero a la vez que este se haga de modo sostenible. 

Otras soluciones tecnológicas y sostenibles

Los otros proyectos liderados por Anfaco o donde participa como socio - como es el caso de la iniciativa presentada por los armadores de Vigo- y que han recibido el apoyo del Plan de Recuperación son los siguientes:

Biocenplas - Biorrefinería centralizada para la valorización de efluentes del sector transformador de pescado en forma de bioplásticos. Objetivo: Valorizar los residuos orgánicos de la industria de transformación pesquera para el desarrollo de un material de envase sostenible sustituto del plástico. Con este proyecto se quiere mostrar a la industria que sus subproductos se pueden transformar en un material biodegradable con una aplicabilidad interesante como sustitutos del plástico tradicional, gracias a la biotecnología.

DESCO2 - Descarbonización de procesos térmicos en el sector conservero. Objetivo: Este proyecto se mete de lleno en uno de los ámbitos clave de la agenda europea, la descarbonización. Se trabajará sobre la descarbonización mediante la electrificación de los procesos de producción en la industria conservera y la adaptación de los sistemas hacia el empleo de Energías Renovables. El objetivo es trabajar sobre alternativas a la esterilización y cocción convencionales, con el fin de reducir el consumo de combustibles fósiles. Así, se trabajará con la inducción y el ultrasonidos, tecnologías que Anfaco lleva varios años explorando para el sector conservero de manera pionera y con las que tiene varias patentes. Los ultrasonidos, por ejemplo, pueden incrementar la productividad de una planta al reducir hasta en un 30% el tiempo de procesado, suponiendo, además, un ahorro energético. Es una tecnología económica e inocua, con bajo consumo energético, que puede ser utilizada tanto para alimentos sólidos como líquidos. Por otro lado, la aplicación de la inducción en el tratamiento térmico resulta también una tecnología prometedora por la reducción de tiempos y consumos energéticos, así como por su flexibilidad y posibilidad de adaptación a

determinadas instalaciones existentes. Además, es aplicable a otros procesos térmicos no destinados a la conservación (cocción, escaldado, etc.). Así, en un prototipo desarrollado por ANFACO para la esterilización de conservas, se vio que el ahorro energético proviene de un nulo consumo de vapor y de agua, mientras que en un autoclave convencional el consumo se sitúa en 4,5 kg vapor /lata y 1,25 l agua /lata.

- **Abasap** – Acondicionamiento a bordo y aprovechamiento de los subproductos de la actividad. Objetivo: El proyecto, que tiene como socio a ARVI, surge como respuesta a la necesidad de cumplimentar los requerimientos legales referentes a la obligatoriedad de descarga de los descartes y diferente gestión de subproductos generados a bordo por parte de la flota de arrastre. Por lo tanto, el objetivo principal se centra en el desarrollo de una sistemática para una gestión más eficiente de los descartes y subproductos a través del acondicionamiento y almacenamiento a bordo de los mismos. Se plantean acciones a bordo, compatibles con la operativa habitual del barco, para su valorización basadas en procesos de fermentación para la obtención de productos de consumo humano.

- **Innovaalga** - Impulso al sector emergente y sostenible de las micro- y macroalgas en España: diversificación de especies y aplicaciones con alto valor comercial y ambiental.

Objetivo: Desarrollo del cultivo/producción de biomasa de micro- y macroalgas, a través del desarrollo y la optimización de métodos de cultivo, cosecha y aplicaciones destinadas a la producción de alimentos para consumo humano y animal, así como ofrecer una descripción y visión del potencial de este sector emergente y sostenible.

El proyecto busca obtener parámetros de producción eficientes que garanticen unos costes productivos competitivos y

desarrollar el cultivo utilizando como base la tecnología de producción ya disponible para el sector (cuerdas longline, jaulas flotantes, fotobioreactores, cultivo continuo, etc.).

Hasta hace prácticamente una década la producción de algas estaba concentrada casi exclusivamente en países asiáticos. Sin embargo, desde hace unos 10 – 15 años el interés por las micro y macroalgas es creciente a escala mundial, particularmente en occidente donde ha tenido un crecimiento explosivo. En parte esto tiene su origen en la necesidad de búsqueda de nuevos alimentos y productos como combustibles sostenibles alternativos a los derivados del petróleo, lo que ha resultado sobre todo en la creación de empresas decultivo de microalgas.

- **Digi Safe Cage** - Desarrollo de soluciones digitales para la gestión de los riesgos asociados a la integridad infraestructuras de acuicultura off-shore. Objetivo: Minimizar el impacto económico, ambiental y social derivado de las pérdidas de jaulas y de los escapes en acuicultura off-shore, ocasionados por fallos y roturas en las infraestructuras, mediante el diseño, testeo y validación de un sistema digital de supervisión de la infraestructura de las jaulas. El innovador sistema se basa en la implementación del gemelo digital de las jaulas integrando IoT, Cloud, Inteligencia Artificial y Machine Learning, entre otras. El sistema, además, debe garantizar las coberturas de las agencias aseguradoras en casos de siniestro. Ante esta problemática, la aplicación de métodos de sensorización y análisis de datos, apoyados por tecnologías de monitorización remota, simulación e inteligencia artificial, permiten la supervisión en tiempo real del estado de las infraestructuras, permitiendo la cuantificación de los riesgos de escapes y roturas, así como establecer procedimientos de certificación que ofrezcan garantías y la confianza de las agencias aseguradoras.





Innovaciones técnicas de la pesquería de túnidos

La extensión geográfica del sector al conjunto de las áreas tropicales oceánicas y el incremento de su capacidad extractiva ha exigido una constante transformación de la flota cerquera.

Texto: Rafael Uriarte Ayo.

La tecnificación de la flota cerquera atunera ha llevado a convertirse en una de las pesquerías más modernas del mundo. La década de los sesenta fue un período de transición tecnológica en la que astilleros, armadores e ingenierías fueron adoptándose al nuevo modelo de cerqueros congeladores desarrollando con éxito por la industria americana. La relativa incertidumbre técnica de la época hizo que se construyera una primera generación de

atuneros congeladores. En septiembre de 1961 concluyó en los astilleros *Astano* la transformación del *Marinero* (493 TRB y 37,50 de eslora) en el primer atunero congelador de cerco construido en España. Perteneciente a la empresa gallega *Pesquerías Españolas de Atún S.A.* fue proyectado, inicialmente como cañero, siendo con posterioridad modificado como cerquero, convirtiéndose en el primer atunero congelador de cerco español operativo en aguas senegale-

«La renovación de la flota atunera y la transición al sistema de cerco se inicia en 1963»

sas. Su diseño reproduce el esquema básico de los purse seiners americanos de la época. En su reforma se apreció la incorporación de una cofa más elevada y desplazada hacia popa para la visualización del pescado y, sobre todo, el halador hidráulico (power block) necesario para la maniobra de cerco con redes pesadas y de gran dimensión requeridas para el atún.

La renovación de la flota atunera vasca y la transición al sistema de cerco se inicia en 1963 con la entrega de dos buques congeladores (*Albóniga* y *Alacrán*), de 36,80 metros de

eslora, 290 TRB y 750CV de potencia en el motor principal, construidos en los astilleros de Marítima del Musel (Gijón). Fueron proyectados y desarrollados por la ingeniería (SENER), en Getxo, para un grupo de armadores bermeanos vinculados a la pesca tradicional de bajura.

En esa misma época, Astilleros Luzziaga, de Pasajes, hizo entrega a los conserveros, también bermeanos, Hijos de J.Serrats y Amadeo Ormaza Unamuno, del *Cimarrón* y del *Atunero Primero*, buques gemelos registrados, en 32 metros de eslora, de 260 TRB, y motor de 800 CV. Estas dimensiones suponían un significativo avance en relación a la flota bonitera tradicional, cuyos máximos estaban en 25,5 me de eslora, 132 TRG y 380 CV de potencia de motores.

A diferencia de los construidos en Astano y en Marítima del Musel, cuyo diseño era muy semejante a la primera generación de cerqueros americanos, el *Atunero Primero* y el *Cimarrón*, aún siendo atuneros congeladores, parecen más diseñados para operar con redes de costado o como cañeros. Sobre las mismas fechas, *Pevasa*, armadora constituida en 1961, con domicilio social en Bermeo, contrató la construcción de su primer atunero, el *Playa de Baquio*, en los Astilleros Celaya.

Fue calificado como 'buque pesquero congelador', aparentemente no cerquero, y entregado en 1964. En 1969, fue reformado en los astilleros H.J. Barreras, para su adaptación a la pesca de cerco, con incremento de su calado y desplazamiento. El *Playa de Pedreña*, también perteneciente a *Pevasa* y construido en H.J Barreras se entregó en 1966 y sería el primer cerquero de la compañía. Fue vendido, posteriormente, para la pesca de cerco en Arrecife de Lanzarote, al igual que el *Playa de Bermeo*, construido por Barreras en 1969.

La primera generación de atuneros construidos en la década de los sesenta tenía esloras de 32 a 50 metros, tripulaciones de 18-20 personas y cubas de capacidad de congelación de 200 metros cúbicos

El *Albóniga* y el *Alacrán* se diseñaron como barcos polivalentes que podían actuar como cerqueros (purse seiner), pero también como cañeros e incluso como arrastreros de manera que incluían el equipamiento tradicional necesario para la pesca con caña y cebo vivo y el requerido para el sistema de cerco. Disponían, asimismo, de cubas de congelación y bodega en proa que podía ser utilizada indistintamente para pescado fresco (refrigerado) y congelado.

El equipo de frío consistía en el convencional sistema de congelación en baño de salmuera (-18/-20°). Tras el *Albóniga* y el *Alacrán*, en octubre de 1964, *Marítima del Musel* entregaría a los armadores bermeanos tres nuevos atuneros; *Artza*, *Arene* y *Atalde*, de dimensiones algo inferiores a los anteriores (31,68 m de eslora frente a 36,80 metros) con la intención de que trabajasen todos ellos en flotilla.

Disponían del equipamiento necesario para la pesca del cerco, el bote y el equipo hidráulico para la pesca de cerco, incluyéndola maquinilla de virar Power Bloch, plataforma de popa, etc.

De igual modo estaban equipados con 8 cubas para cebo vivo y pescado congelado, con un volumen de 114 metros cúbico. La nevera para pescado congelado tenía una capacidad de 30 metros cúbicos. Igualmente, iba provisto de un equipo frigorífico de amoníaco.

Financiación

La financiación de estos primeros buques se hizo a través de créditos concedidos por el *Banco de Crédito a la Construcción*, lo cual unido a la fragmentación de las participaciones entre un gran número de socios, hizo posible la presencia mayoritaria de pequeños armadores y personas cuya actividad seguía siendo la pesca. En el accionariado estaban conserveros y pescadores, todos unidos, con muchos vínculos familiares que después seguirán estando presentes en el futuro desarrollo del sector y sus principales empresas armadoras.

A partir de estas primeras unidades modernas, la evolución fue rápida, abandonándose el carácter polivalente inicial, para centrarse en el desarrollo del sistema de cerco y la congelación a bordo. Así, a partir de la década de los sesenta la construcción de atuneros purse seiners, tanto para armadores nacionales como para el mercado internacional, han sido una importante línea de trabajo del sector tanto en astilleros, como en ingenierías de diseño de buques y empresas auxiliares.

La capacidad de congelación de las 200 metros cúbicos de las primeras unidades pasó a 760 del *Albacora Uno*, construido en 1969 para los armadores pasaitarras *Estela*. Manejaban redes de 750 metros de longitud, 120 metros de profundidad y 15 tm de peso.

Una excepción se podría considerar al atunero congelador *Sarasua* construido en los astilleros Balenciaga (Zumaia) y entregado en 1967. Sus dimensiones claramente superiores en los años sesenta, eran de 62 metros de eslora, 13 metros de manga y 1346 TRB. Manejaba redes 'excepcionalmente grandes' de 1300 metros de largo y 210 metros de caída.

Fue considerado un atunero congelador revolucionario debido a la incorporación de un sistema para embarcar el atún mediante unas potentes bombas de absorción con la que se pretendía revolucionar la operación de salabardeo. Su presupuesto inicial fue de 52 millones y se incrementó en su ejecución hasta los 78 millones. Fue vendido más tarde y transformado en arrastrero.

En la década de los setenta, el sector en expansión, amplía su flota con buques que llegan a los 76 metros y capacidades máximas de 2000 metros cúbicos.

En los ochenta, salvo alguna excepción (*Mar de Sergio*), la eslora de los buques construidos parece estabilizarse en torno a los máximos alcanzados (sobre los 77 metros), y disminuye claramente el número de unidades entregadas y su arqueo medio en la segunda mitad de la década, es reflejo de las dificultades de la conyuntura. No obstante, las capacidades de congelación se situaban sobre los 1500 metros cúbicos incrementando con ello la autoonomía de pesca de las nuevas unidades.

Aumentos de esloras

La tripulación habituales eran ya de 30 personas. En los noventa se construyen barcos que superan los 100 metros de eslora (*Albacora*, *Albacora Uno* y *Panama Tuna*, pertenecientes al grupo *Albacora S.A* y el *Doniene de Atunsa*) y con capacidades de congelación por encima de los 3.000 metros cúbicos, en el *Albacora* y *Panama Tuna* situándose la media en torno a los 2.250 metros cúbicos.

Entre 2000 a 2015 salvo alguna excepción *Interuna Tres* y *Albatún Dos*, del grupo *Albacora* tienen esloras que superan los 115 metros y cubas extraordinarias de 3.250 metros cúbicos, aunque se observa de nuevo una tendencia a construir buques de dimensiones más reducidas al máximo de eslora alcanzado en 1999 con el *Panama Tuna*, de 115 metros, tendencia que es generalizada en la flota, no habiéndose más barcos como los de hasta 3.300 metros cúbicos que se habían construido de 10 a 15 años.

De hecho con la media de unidades entregadas, entre 2000 a 2015, supera escasamente en dimensión a los buques construidos en los años noventa (93 metros frente a 88 metros, pero su capacidad de congelación disminuye, pasando de 2.250 a 2228 metros cúbicos. En esta dirección, el *Doniene*, atunero construido en 1996, para *Atunsa*, con 109 metros fue el de mayor longitud realizado.

El incremento de dimensión, potencia de los motores, velocidad y capacidad operativa de buques ha ido acompañado de constantes desarrollos tecnológicos en los distintos elementos que los componen, incorporando avanzados equipos de navegación, comuni-

caciones y detección de la pesca, ordenadores, GPS, nuevo equipamiento en las cabinas de observación situados en la cofa del barco, helicópteros para la localización de los bancos, incluso drones de localización, redes más grandes.

FADs

En lo que se refiere a las estrategias de pesca, sobre todo en la flota atunera española, a partir de la década de los ochenta y en especial en los noventa, se imponen los FADs, aprovechando que los túnidos tienen una acusada tendencia a agruparse sobre objetos flotantes a la deriva, ya sean naturales (maderas, troncos, cañas de bambú), o artificiales (objetos arrojados o desprendidos de forma accidental).

Fue en los setenta cuando la flota japonesa introdujo los 'plantados' como método alternativo a la dificultad e irregularidad de la pesca en banco libre. Los cerqueros franceses que realizaron las primeras campañas de prospección, entre 1980 y 1981 también hicieron uso de objetos flotantes, en sus ensayos.

José Luis Cort, en 1981, director de una campaña del Instituto Español de Oceanografía también hizo de uso de FADs experimentales con sus dos cañeros en aguas de Seychelles. La gradual incorporación de nuevos dispositivos electrónicos de bajo coste (radio balizas, GPS..) ha aumentado su eficacia.

El Sarasua fue un atunero congelador revolucionario que alcanzó los 62 metros de eslora, 13 metros de manga y 1346 TRB

AquaFuture Spain, grandes expectativas

La feria internacional de acuicultura AquaFuture Spain'22, la cual tendrá lugar del 23 al 25 de marzo de este año en la Feira Internacional de Galicia ABANCA, ha alcanzado ya el 100% de ocupación de su área expositiva.

Esta contratación de todo el espacio disponible se produce después de cuatro ampliaciones del plano inicial del evento debido a la alta demanda por parte de las firmas del sector y ha supuesto que el certamen considere ya finalizada la inscripción de empresas.

Una excelente respuesta de la industria acuícola que supera ampliamente las expectativas iniciales de la empresa organizadora, Ok Eventos, que hace un año empezaba a trabajar en el proyecto con el objetivo de llegar a 80 empresas y que finalmente contará con más de 150 en su exposición. Una importante cifra a la que se añade el gran interés generado por la feria a nivel internacional, estando representados 24 países diferentes tanto de Europa como de Asia, Latinoamérica, Norteamérica o Sudáfrica.

Estas compañías conformarán la denominada ExpoFuture, un espacio expositivo para empresas y demás entidades vinculadas a la cadena de valor de la acuicultura, donde poder presentar las últimas innovaciones del mercado y promover el establecimiento de líneas de negocio y sinergias. Contará también con la presencia de organismos oficiales e instituciones públicas en representación y apoyo al sector acuícola, como apuesta por un sector sostenible y competitivo y por último y muy importante con el sector productivo mostrando la variedad, calidad y versatilidad de sus



Todos los espacio de AquaFuture Spain están al completo.

Ha alcanzado el 100 por 100 de ocupación y se ha cerrado el plazo de inscripciones

productos en el mercado, así como sus aplicaciones en la cocina moderna y tradicional.

Un ambicioso programa

Al área expositiva de la feria se unirá un completo programa que incluirá jornadas técnicas, presentaciones de producto y showcookings, el cual se está ultimando para su presentación oficial. Serán 6 las mesas redondas que se emitirán por streaming y se llevarán a cabo en la sala de conferencias, la cual llevará el nombre de Carmen

Sarasquete, en honor a esta bióloga recientemente fallecida. Natural de Santa Uxía de Ribeira y licenciada por la Universidade de Santiago de Compostela, fue la primera mujer numeraria de la Academia de Medicina y Cirugía de Cádiz sin ser médico, así como miembro del Ateneo Artístico, Literario y Científico de Cádiz.

Por otra parte, durante los tres días están programadas más de una veintena de presentaciones en la sala ABANCA, mientras que en la zona de Show Cookings-Xacobeo 21-22 están confirmadas ocho sesiones culinarias con productos acuícolas, permitiendo conocer sus aplicaciones tanto en la cocina moderna como tradicional.

Además de una alta demanda de empresas para participar en AquaFuture Spain, la organización también está recibiendo numerosas solicitudes de acreditaciones por parte de empresas, grandes y pequeños productores, investigadores y demás profesionales del sector acuícola. 🌊

Desde hace mucho tiempo En atuneros productos TVMAC



Año 1965



Año 2012

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

tvmac 
QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

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

