

Europa Azul

Revista de la Mar

Marzo-Abril

N.º 188 • 2022



NAVALIA

INTERNATIONAL SHIPBUILDING EXHIBITION

24th-26th May
Vigo (Spain)

2022

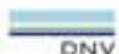
www.navalia.es

Organised by:

muestralo

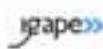
Sponsors:

//ABANCA



VULKAN

Partners:





Alberto Echaluze

Es necesario aplicar medidas eficaces que logren la supervivencia del sector pesquero

A la imperdonable y atroz crisis social, humanitaria y económica provocada por la invasión de Rusia a Ucrania, se suma la crisis energética y de materias primas de Europa. La cesión de soberanía alimentaria de los últimos años a las importaciones de todo tipo de materias primas y alimentos de terceros países debe hacernos reflexionar sobre si las políticas, objetivos y prioridades que se están aplicando en la Unión Europea, no van en la línea contraria a lo que se persigue y está poniendo en riesgo el autoabastecimiento alimentario.

Pero lo que está en más grave peligro es la supervivencia del sector. Se requiere una rápida reacción para salvar la pesca. Para ello son necesarias una serie de medidas para ampliar las medidas subsidiando los ceses temporales y aumentando la flexibilidad interanual de cuotas. Es preciso contar con paquete legislativo rápido para sostener medidas de ayuda estatal y compensación financiera bajo el Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura (FEMPA). Rápidas medidas son incuestionables, para lograr una pronta implementación y flexible de las disposiciones en los Estados miembros, así como en que es necesario aprobar algunas medidas adicionales en el marco del actual Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

Las ayudas de 20 céntimos por litro y otro tipo de exoneraciones se ha demostrado que son insuficientes.

Se tiene que reducir la burocracia para garantizar la igualdad de condiciones. Para ello es importante elaborar lo antes posible un documento de orientación para que los Estados miembros comprendan mejor si se pueden acumular diferentes regímenes de ayuda. Ciertamente, nuestros pescadores necesitan todo el apoyo que puedan obtener.

El sector deben seguir faenando, abasteciendo al mercado de productos del mar y manteniendo el empleo. De todos modos, tal y como está la situación, algunas empresas no podrán pescar incluso con ayuda financiera. El caso es que algunas empresas abogan por solicitar ayudas al cese temporal. También creen necesario «elevar el techo de ayuda estatal por buque pesquero bajo el marco temporal, ya que este tipo de apoyo puede llegar a las empresas en cuestión de semanas.

Otra de las medidas que se reclama es aumentar la flexibilidad interanual entre cuotas: «Los barcos pesqueros han estado en puerto durante mucho tiempo y la temporada de pesca para cier-

tas especies, como por ejemplo la bacaladilla, terminará pronto, por lo que convendría brindar a los profesionales la opción de transferir más del 10 % actual de sus cuotas de pesca al próximo año. Es una medida que ya se adoptó en el 2015, cuando Rusia invadió Crimea, y no tiene coste económico alguno.

Eso asegurará el empleo y los ingresos. Tenemos que prepararnos para cada escenario futuro. Y se debe contar con el asesoramiento científico para evitar que la sensibilidad medioambiental no impida el consumo ordenado de las cuotas analizando la situación caso por caso en función de su consumo con el fin de analizar la viabilidad de esa transferencia de cuotas». España y Europa deben aprender de una vez por todas que depender de importar el 70% de los productos acuáticos que consume pone en riesgo la soberanía y seguridad alimentaria. Además, las alternativas a esta proteína no pueden estar basadas en más consumo de ganadería terrestre, entre otras cuestiones, porque esta producción no cubre en calidad nutricional la del pescado y marisco; y también, porque se ve golpeada por los precios de la materia prima. 

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: Alicia Villauriz, Secretaria de Pesca Marítima.

Breves 12

Pescando 4.0.

Wind Europe.

Capturas de calamar

Sector pesquero 14 a 17

Los altos costes operativos ponen en peligro la viabilidad de la flota

Concesión de ayudas «insuficientes»

Opinión 18 y 19

Diferencia de costes por autonomías

Galicia 20 a 28

Monitorizan dos ejemplares para desvelar la vida secreta del pulpo

Diferencias entre Opmeqa y la Xunta de Galicia por la mejilla

Manifestación del sector bateiro

‘Villa de Pitaxo’

Comercialización 36

Seafood de Barcelona

Euskadi 38 y 39

La colaboración ruso-noruega lleva a la flota del bacalao a que pierda cuotas

Andalucía 40 a 43

Entrevista al director General de Pesca, Martínez Malia

Catalunya 44 a 48

Exploración comercial del cangrejo azul

Lonja del puerto de Blanes

Reunión de la dirección general de Pesca de la UE

Aguas limpias 49 a 53

Clean Oceans

14 a 17

España

Crisis sin precedentes con el alza del gasóleo

La subida de los carburantes está provocando una «crisis sin precedentes» en el sector pesquero junto a los problemas coyunturales que arrastra desde hace años. El Consejo de Ministros adoptó medidas urgentes en respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. El plan de choque incluía acciones para la pesca y acuicultura, que se traducirán 68,18 millones de euros, para ambos sectores. No obstante, estas medidas son consideradas como «insuficientes» por los armadores hasta el punto que en algunos puertos se pide que se ponga en marcha el mecanismo de desguaces.



24 a 28

Galicia

Opmeqa y la Xunta, controversia por la mejilla

La Organización de Productores de Mejillón de Galicia, la organización más representativa del sector que representa a 672 bateas y 454 socios agrupados recibirán en breve la denominación que convertirá a Opmeqa en la primera “transnacional” del sector de la acuicultura de toda la Unión Europea. No obstante, Opmeqa mantiene con la Xunta de Galicia una controversia por su cambio de criterio en el reparto de zonas para extraer mejilla, la semilla imprescindible para el cultivo del mejillón.



Puertos 54 a 58

Puerto de Barcelona.

Puerto de Bilbao

Puerto de Huelva

Astilleros 59 y 60

Nodosa

Zamakona

Innovación 61 a 63

Hydro Systems

Furuno

Mycom-Mayekawa

Reportaje 64 a 68

Colindres

Historia de la pesca 70 y 71

Flota congeladora de Vigo.

Ferias 72 y 73

Aqua Future Spain

Náutica 74

Copa América de Vela

Europa

La flota del bacalao trata que Noruega no arrebatte la cuota que tiene en el Mar de Barents

«La colaboración ruso-noruega va a llevar a la ruina a la flota del bacalao», aducen los armadores que no están dispuestos a permitir que el país nórdico vuelva a confiscar 4.964 toneladas a la flota de la UE, tal como lo hizo y se dedique a exportar la pesca rusa sancionada a nuestros mercados. Pese a las solicitudes españolas ante la Comisión Europea no se tiene garantizada la cuota con lo que se ha requerido el apoyo final del Parlamento Europeo para conseguir perpetuar esta pesca que lleva ejerciéndose desde hace 5 siglos. Ignacio Urcola, de Velaspex, solicita una acción rápida a la UE para que no se arrebatan los derechos históricos de esta flota y para que «Noruega no sea la puerta trasera de la entrada de productos rusos sancionados».



Publicidad

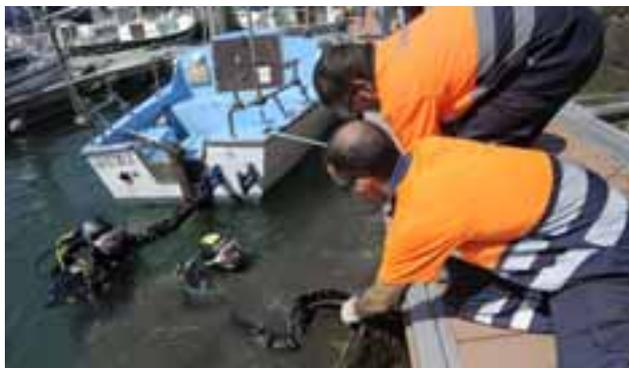
Navalia	2
VMS	11
Saeplast	13
Mayekawa	17
Uhinak	21
Furuno	23
Hydro Systems	25
Abanca	27
Biolan	29
Nodosa	31
Arrain Azoka	34
Pescados Llorente	37
Protecnavi	39
Zamakona	43
Balfegó	47
Katiak Thiele	59
Volvo Penta	61
G V Dpto Vivienda	68
Saja Indyna	75
TVMAC	76

49 a 53

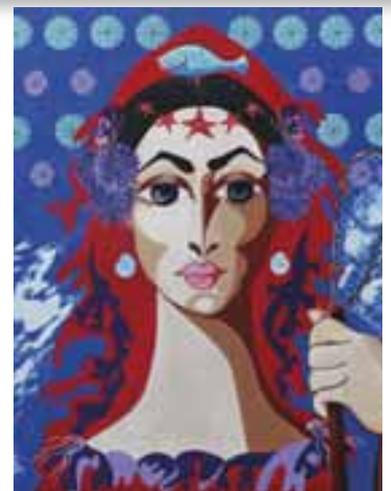
Aguas limpias

Clean Oceans promueve proyectos para conseguir la limpieza de los océanos

La iniciativa Clean Oceans permite identificar proyectos que puedan impedir que los residuos plásticos lleguen a los ríos o mares o se viertan en el suelo. Se centra en la gestión de residuos, aguas residuales y aguas pluviales en todo el mundo, con



especial atención a las zonas fluviales y costeras de África, Asia y América Latina. Para ser aptos, los proyectos deben demostrar que utilizan métodos eficientes y eficaces para reducir los residuos plásticos o el vertido de microplásticos. Para este cometido, Clean Oceans ha duplicado su presupuesto con un aporte de 4.000 millones de euros para limpieza de los océanos.



La cultura de la mar aparece en la exposición 'Atlánticas, Mulleres do Nordés' de la artista gallega Viki Rivadulla.

Alicia Villauriz, Secretaria de Pesca del Ministerio

‘La Unión Europea debe atender esta situación de excepcionalidad que se vive con el gasóleo’



La Secretaria de Pesca aprecia que la Unión Europea debe habilitar fórmulas comunes contra el alza del gasóleo.

La Secretaria de Pesca, Alicia Villauriz, atiende a Europa Azul, considerando que el alza del gasoil es el epicentro de la actualidad del sector pesquero español, «aunque debe ser la Unión Europea quien habilite una fórmula común, para atender esta situación de excepcionalidad». Junto a ello aborda los temas de interés que se analizan en la secretaria general de Pesca. La responsable del departamento apunta que «la actividad pesquera sostenible a largo plazo no se puede desvincular de la conservación de los recursos y la protección del medio en el que se desarrolla». Asimismo, apuesta por la modernización del sector pesquero que requiere potenciar la innovación y el desarrollo tecnológico.

Entrevista

Texto: Teresa Montero

A su parecer, ¿qué se precisa de modo inmediato para una gestión pesquera sostenible, y a largo plazo en qué se debe incidir?

Para alcanzar la sostenibilidad, las acciones a corto y largo plazo se deben basar en los mismos criterios. Resulta fundamental tener un enfoque integral, que tenga en cuenta el equilibrio entre los pilares social, económico y de empleo con la conservación de los recursos pesqueros. Allá donde haya que hacer esfuerzos especiales de conservación, estos deben ser progresivos y equilibrados, y que permitan el mantenimiento de las flotas pesqueras y a la vez conseguir la mejora de las poblaciones. Esto es posible, y hay ejemplos claros de ello recientes, como es el de la sardina ibérica, entre otros. Además siempre hay que incidir en el conocimiento científico, y seguir apostando por potenciarlo, como lo estamos haciendo.

En el ámbito internacional es esencial la colaboración para la gestión de recursos compartidos y el compromiso para respetar las normas por parte de todos los países. La Unión Europea debe ser capaz de trasladar al contexto internacional las estrictas normas que se aplican a las flotas europeas, no solo para el progreso a nivel mundial en la conservación de los recursos pesqueros, sino también para evitar que se produzca una situación de competencia desleal que menoscabe el esfuerzo realizado por los pescadores europeos, y que limite el progreso en la protección de los recursos.

En cualquier contexto, la base para acometer estas tareas con éxito es disponer del mejor conocimiento científico posible, por ello desde la Secretaría General de Pesca se viene apostando por la colaboración con los principales institutos de investiga-



La Secretaria de Pesca, Alicia Villauriz, plantea fomentar el relevo generacional.

«Hay que seguir fomentando el relevo generacional, siendo necesario que la pesca sea vista como una actividad atractiva y prometedora»

ción del país, que además gozan de un reconocido prestigio en el ámbito internacional.

¿Cuáles son las opciones que están barajando para paliar la subida del combustible en la pesca?

Nuestra prioridad en estos momentos es mantener la actividad productiva para garantizar el abastecimiento de alimentos a la población. La situación a la que nos enfrentamos tiene un impacto global, por ello consideramos que debe ser la Unión Europea quien habilite una fórmula común para poder atender esta situación excepcional, tal y como se hizo durante la pandemia. El apoyo y los instrumentos que se utilicen para ayudar a la pesca y la acuicultura deben situarse en el marco de los fondos comunitarios, FEMP

y FEMPA, a través de la puesta en marcha de las medidas más adecuadas para, como ya he señalado, mantener la actividad de la flota y garantizar el abastecimiento de productos pesqueros europeos a los consumidores y a la industria de transformación.

¿Qué acciones básicas recoge el reciente Plan Nacional de cara a la reducción de las capturas accidentales?

El Plan se estructura como una guía para evaluar y hacer un seguimiento del problema de las capturas accidentales en los buques pesqueros españoles y proponer soluciones técnicas que permitan reducir o eliminar las capturas de especies sensibles incluidas en la normativa nacional y europea. Las acciones contempladas en el plan deberán desarrollarse durante la próxima década, de modo que en 2030 se alcance un nivel de impacto de la actividad pesquera en la fauna sensible que no ponga en peligro a las poblaciones afectadas.

Para conocer mejor el alcance de las capturas accidentales, uno de los objetivos principales del plan es realizar una campaña de evaluación con un protocolo acordado que haga una estimación concreta del número de ejemplares capturados por parte de la flota española.



Alicia Villauriz muestra las prioridades de su departamento.

El Plan recoge ocho acciones concretas que incluyen, entre otras, el diseño de un proceso participativo con el sector pesquero, CCAA, ONGs e institutos científicos; la necesaria mejora del conocimiento científico de estas poblaciones marinas; el análisis de medidas de mitigación y realización de pruebas piloto y la dotación de un marco jurídico general estable.

¿Cómo van a realizar el seguimiento de las actuaciones en las flotas de riesgo en aras de lograr una actividad pesquera más sostenible?

Las tareas de inspección y control se centran en las pesquerías más sensibles, en función del estado de los stocks de acuerdo con la información científica disponible. Dentro de cada una de ellas se realiza un análisis de riesgo basado en los parámetros que se identifiquen en cada caso, para establecer el número o porcentaje de inspecciones que deben llevarse a cabo. Para apoyar estas acciones, se está trabajando para contar con nuevas herramientas que ayuden a tener más información de la actividad pesquera,

“Hemos solicitado que en los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo tengan en cuenta la actividad pesquera”

como son los drones para vigilancia aérea, la instalación de sistemas REM a bordo de ciertos buques, el uso de aplicaciones de posicionamiento para toda la flota y aplicaciones para obtener datos de capturas para la flota entre 9 y 12 metros de eslora.

En relación con los buques de terceros países que pretenden acceder a los puertos españoles, los esfuerzos de control e inspección se basan tanto en el Reglamento de Pesca Ilegal, no Declarada y Reglamentada como en el Acuerdo de Medidas del Estado Rector de Puerto, realizando un control exhaustivo de los accesos y desembarques en los puertos españoles de estos buques.

Los productos pesqueros que traen estos buques se importan en territorio de la Unión Europea solo si se aportan los correspondientes certificados de captura oficiales emitidos por los estados de pabellón de los buques, los cuales son verificados en el 100 % de las importaciones.

Con relación al control de las capturas accidentales, en España este seguimiento se lleva haciendo desde hace tiempo, con iniciativas paralelas como el proyecto europeo Cetambicion, liderado por España y coordinado por el CSIC, que tenemos intención de intensificar bajo este marco.

Además, muchas de las medidas contempladas en el plan nacional de reducción de capturas se basan en disposiciones de las organizaciones regionales de pesca que están sujetas a estrictos exámenes en el seno de los comités de cumplimiento de las mismas. En este sentido, España tiene un elevado nivel de cumplimiento de las medidas de conservación de especies susceptibles de captura accidental.

Desde algunos sectores alertan del riesgo de colapso de especies por sobrepesca en el Mediterráneo, ¿con las nuevas zonas de veda será suficiente visto que el problema está siendo duro de solventar?

España ha constituido desde el primer momento un grupo de trabajo para la aplicación del Reglamento por el que se establece un plan plurianual para la pesca demersal en el Mediterráneo occidental, en el que participan los diferentes actores que deben estar implicados en la puesta en marcha y análisis de las medidas: científicos, sector, y administraciones autonómicas coordinadas desde la Secretaría General de Pesca. Nuestros trabajos demuestran que no nos debemos centrar en una única medida, que además tiene una importante repercusión social y económica como es la reducción del esfuerzo, sino que es en la combina-

ción de varias donde podemos encontrar resultados positivos en términos de sostenibilidad en todas sus vertientes.

Por ello, hay que incluir dentro de la ecuación medidas para la mejora de la selectividad, así como zonas y periodos de veda que son también una buena herramienta cuando cuentan con el aval científico, ya que favorecen el reclutamiento, aspecto clave en la recuperación de los stocks pesqueros.

Afortunadamente, las últimas evaluaciones apuntan hacia signos de recuperación, y esperamos que así se sigan manteniendo, pero es imprescindible permitir que transcurra el tiempo necesario para evaluar el impacto de las medidas que ya han sido tomadas.

Continuar en la línea emprendida de reducción de los días de actividad, sin esperar al resultado de las evaluaciones, tiene un impacto económico muy elevado para el sector sin que la restauración de los recursos pesqueros sea significativa. Así lo dicen los informes científicos disponibles.

Estamos convencidos de que todo lo expuesto es la línea sobre la que debemos seguir trabajando y así seguiremos enfocando nuestros esfuerzos en este ejercicio.

¿El ministerio contempla diferentes actuaciones para la conservación de los recursos pesqueros y la protección de los ecosistemas marinos?

La actividad pesquera es clave para garantizar el abastecimiento alimentario. El consumidor valora y demanda los productos pesqueros, porque son sanos y porque tienen un alto valor nutricional. Pero también es cierto que este consumidor impone cada vez más nuevas exigencias, no solo de calidad, sino también de sostenibilidad, de conservación de biodiversidad, de protección de los océanos, y de desvinculación de los combustibles fósiles. Por otra parte, los propios pesca-

dores son los primeros interesados en mantener la buena salud de los recursos y del medio marino para garantizar la continuidad de su actividad.

Por lo tanto, es un hecho que la actividad pesquera sostenible a largo plazo no se puede desvincular de la conservación de los recursos y la protección del medio en el que se desarrolla.

Por ello, todas las actuaciones que se lleven a cabo deben ponderar estos factores con el fin de alcanzar los objetivos de la Política Pesquera Común, la triple sostenibilidad desde el punto de vista biológico, social y económico. Cualquier desequilibrio al respecto, en cualquiera de las tres direcciones, produciría una situación no deseable para el desarrollo sostenible y por tanto es una cuestión a la que los gestores políticos debemos de prestar la máxima atención

En este sentido, consideramos que todas las decisiones que se toman en el ámbito de la gestión pesquera deben hacerse desde el rigor en base al mejor conocimiento científico disponible, evitando utilizar otros argumentos mediáticos sin base científica.

Del mismo modo se debe trabajar en la vigilancia y el control para asegurar el cumplimiento de las medidas adoptadas e intensificar las labores de di-

«Seguir con la reducción de actividad en el Mediterráneo, sin esperar al resultado de las evaluaciones, tiene un impacto económico muy elevado para el sector»

vulgación para dar a conocer a la población la importancia de la protección del mar y también de conservar el importante acervo pesquero de nuestro país.

El complejo eólico marino de 1.200 megavatios de potencia en las aguas del Cantábrico ha puesto en jaque a los pescadores de este caladero, ¿cómo se llega a un equilibrio, a una sana convivencia?

La preocupación del sector pesquero es compartida por la Secretaría General de Pesca, así como su postura de considerar el principio de precaución ante la implantación de instalaciones eólicas en aguas españolas.

Estamos a favor de toda medida que vaya en la dirección de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y mejorar la salud de nuestros mares, siempre que se respeten los ecosistemas marinos y la sostenibilidad económica y social de los pescadores. En este sentido, consideramos que el despliegue de instalaciones de renovables en el mar no debe afectar a la actividad pesquera de nuestros caladeros.

Por ello, en los últimos meses se han mantenido reuniones a diferentes niveles, entre el ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), MAPA y sector pesquero para analizar la situación y tanto desde la Secretaría, como desde el propio sector pesquero, se ha transmitido a MITERD toda la información disponible para que, en la delimitación de los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo, POEM, se tenga debidamente en cuenta la actividad pesquera y se minimicen los impactos que las futuras instalaciones de eólica marina pudieran tener sobre la pesca.

¿Están estudiando iniciativas para que los consumidores primen el pescado sostenible y conozcan la gran importancia que implica esto?

Somos conscientes de que el conocimiento de este modelo de producción por parte de un consumidor cada vez más comprometido con un modelo de consumo basado en el respeto al medio ambiente aporta además un valor añadido al producto.

Un claro ejemplo son las medidas incluidas en los Planes de Producción y Comercialización desarrollados por las Organizaciones de Productores que son apoyadas por la Secretaría General de Pesca a través de ayudas cofinanciadas con el FEMP. Varias de ellas buscan trasladar al público en general y al consumidor información sobre la actividad que se desarrolla y sobre los productos pesqueros que capturan sus asociados.

En este marco se han financiado acciones como el desarrollo de plataformas de venta online, que junto con las mejoras en el

etiquetado han servido para incidir en los procesos de trazabilidad, poner en valor la producción local y ampliar el conocimiento por parte del consumidor de los sistemas de producción.

Varias organizaciones de productores han apostado también por incluir en sus planes auditorías y certificaciones de sus procesos de producción que, al certificarlos, permiten incorporar en las etiquetas sellos de calidad.

¿Cuáles son los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Secretaría General de Pesca?

El Plan de Impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero se vertebra en torno a tres objetivos estratégicos. El primero de ellos es garantizar la mejor gestión pesquera y situar al sector español en niveles punteros de desarrollo digital, tecnológico y ecológico.

El segundo se enfoca en favorecer la consecución de las metas establecidas, entre otros, por la Política Pesquera Común, el Pacto Verde Europeo o los Ob-

jetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. Y el tercero, en conseguir que el sector pesquero español sea cada vez más sostenible y competitivo, generador de riqueza y de empleo, y tenga un futuro de crecimiento y estabilidad. Para conseguir estos objetivos se requiere una apuesta clara por la modernización de un sector pesquero que requiere potenciar la innovación y el desarrollo tecnológico.

Este plan también nos permite impulsar la investigación pesquera y fortalecer la Red de Reservas Marinas de Interés Pesquero, así como el impulso al crecimiento azul. Además, contribuye a modernizar los medios disponibles para la vigilancia y control de las pesquerías lo que nos facilita dar un paso más en el liderazgo de nuestro país en el ámbito de la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Por último, el plan recoge medidas de apoyo financiero al sector para la realización de proyectos que permitan la consecución de estos objetivos.

«Todo reto depende de un escenario global»

La Secretaria de Pesca expresa que «no se pueden valorar los desafíos a los que se enfrenta el sector pesquero por orden de importancia, porque todos ellos se encuentran relacionados dentro de un escenario global. El objetivo último es conseguir el mantenimiento de la actividad pesquera de una forma sostenible, con el fin de abastecer de alimentos de calidad a la población, conjugándolo con la necesidad de conservación de los recursos y de su entorno, y todo ello de una forma rentable para garantizar el empleo y la fijación de la población que tiene en la pesca su medio de vida. Por tanto, hay que seguir trabajando en fomentar el relevo generacional, para lo que es necesario que la pesca sea vista como una actividad atractiva y prometedora, sobre todo para los jóvenes y mujeres, ofreciendo unas

condiciones de empleo y vida dignos. Para ello se debe invertir en la modernización de la flota, adaptando los buques a las mayores exigencias de seguridad y habitabilidad, y adoptando medidas para la reducción de emisiones, mediante la sustitución por motores más eficientes y menos contaminantes. En cuanto a la explotación de los recursos, debemos centrarnos en los proyectos de innovación para mejorar la selectividad de las artes de pesca y seguir avanzando en la política de cero descartes. Por último, hay que acercar la pesca al consumidor, mediante campañas de divulgación que expliquen el origen, la sostenibilidad de las distintas técnicas pesqueras y por supuesto los beneficios de la inclusión del pescado en la dieta para aumentar su consumo».

¿Por qué valora la labor de las organizaciones de productores en el reto de la transformación digital del sector?

Las organizaciones de productores desempeñan un papel fundamental a la hora de liderar al sector además de ser un pilar imprescindible para la aplicación de las políticas pesqueras. Por ello, la estrategia de la Secretaría General de Pesca pasa por potenciar estas entidades fundamentalmente a través de las ayudas para sus planes de producción y comercialización, cofinanciadas con fondos FEMP y que tendrán continuidad con el nuevo FEMPA.

El aprovechamiento de este instrumento financiero ha permitido a nuestras organizaciones de productores ir implementando proyectos

cada vez más ambiciosos en cuanto a la transformación digital, como son el desarrollo de lonjas online, los nuevos diseños de páginas web, la mejora de las comunicaciones a bordo o la cada vez más imprescindible presencia en redes sociales. Sin olvidar los proyectos que se desarrollan en diferentes ámbitos amparados por el marco de los planes de producción y comercialización, que ha permitido lanzar potentes campañas de promoción o desarrollar proyectos para mejorar la sostenibilidad de la actividad pesquera, entre otros.

Gracias al buen trabajo de nuestras organizaciones de productores y al éxito alcanzado a través de los proyectos que han acometido en el marco de sus planes de producción y comercialización, cada vez son más

los productores de pesca y de acuicultura que siguen su ejemplo. Así se refleja en las nuevas organizaciones de productores que se siguen reconociendo todos los años y el continuo crecimiento de las ya existentes.

Las organizaciones de productores tienen todavía mucho margen de crecimiento y capacidad para asumir un papel cada vez más representativo de los sectores de la pesca y de la acuicultura. Por lo tanto, la apuesta de la Secretaría General de Pesca pasa por el apoyo a estas entidades y de sus proyectos, conscientes de que su éxito, especialmente en cuanto a la transformación digital, significa un aliciente de progreso y un impulso para todo el sector. 



**QUICK
SHAFT SEALS
RESPONSE**

Suministro y reparación de
cierres de bocina mecánicos
o de labios.

VMS
VIGO MARINE SERVICES

www.vigomarineservices.com

Pescando 4.0 trata desarrollar la cadena de valor dentro del sector pesquero

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, S.C.G. (ARVI), el Centro Tecnológico-Fundación CETMAR y el Instituto de Investigaciones Marinas (IIM-CSIC), se han asociado para realizar el proyecto "PESCANDO 4.0", cuyo objetivo consiste en desarrollar para la cadena de valor del sector pesquero un sistema seguro y fiable, que garantice la veracidad e inalterabilidad de la información asociada a la trazabilidad, seguridad alimentaria y sostenibilidad de los productos pesqueros. Para este fin, durante el próximo año y medio se desarrollará e implementará a escala piloto una plataforma basada en tecnologías 4.0, concretamente Blockchain e IIoT, y se validará el funcionamiento de esta solución en tres pesquerías desde la captura del producto hasta su primera venta: bacalao capturado en aguas internacionales de Svalbard/Noruega, róbalo de profundidad en aguas del cintu-



rón antártico y caballa en aguas del Caladero Cantábrico – Noroeste. El proyecto "PESCANDO 4.0", con ARVI como líder, está financiado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y los fondos europeos Next Generation EU, en el marco del Real Decreto 685/2021, de 3 de agosto. La adopción del sistema blockchain por parte del sector pesquero aportará, aparte de seguridad e inviolabilidad en la información, una oportunidad para reforzar la transparencia y mejorar con ello la eficiencia de los procesos y la imagen del sector pesquero. 

Las capturas de calamar alcanzan niveles históricos

Las capturas de calamar en Malvinas están alcanzando niveles record.. En el sector pesquero que trabaja en Malvinas casi no dan crédito a las cifras que están consiguiendo en solo un mes de la primera campaña del año del preciado cefalópodo. Los 16 grandes arrastreros que cada curso parten de Vigo hacia el archipiélago y que llevan trabajando en el caladero desde febrero están capturando, sin excepción, varias decenas de toneladas diarias de calamar Loligo. De hecho, rozan ya las 30.000 toneladas, lo

que supone más de la mitad de la pesca considerada como satisfactoria un año completo y lo que refuerza la buena labor en el mantenimiento de una pesquería sostenible por parte tanto de la flota como del Gobierno malvino.

El trabajo en las islas del Atlántico sudoriental comenzó el pasado 23 de febrero y ya a las pocas jornadas del comienzo se cerró un área a la pesca al detectar una abultada presencia de calamar juvenil. 



El Rey Felipe VI inauguró Wind Europe

Entidades vascas firman un manifiesto por la industria eólica

Diferentes entidades vascas, lideradas por la Autoridad Portuaria de Bilbao han firmado el "Manifiesto por el desarrollo de la eólica marina", impulsado por la Asociación Empresarial Eólica (AEE). Este Manifiesto tiene como objetivo promover el desarrollo de la eólica marina en España y transmitir la necesidad de agilizar el desarrollo del marco regulatorio para mantener la posición de liderazgo mundial en eólica marina flotante. Cuenta con la adhesión de 230 firmas que representan a los principales actores del desarrollo de eólica marina: fabricantes, promotores, empresas de la cadena de valor, sindicatos, astilleros, puertos y sector naval, colegios profesionales, universidades, centros tecnológicos y de I+D+i, asociaciones, clústeres y profesionales. El Manifiesto (que se puede consultar en www.foroeolicomarino.org) busca impulsar el establecimiento de un marco claro, previsible, estable y transparente, con un calendario plurianual de procesos de concurrencia competitiva que incluya la celebración de una primera subasta de eólica marina en 2022. Los inversores, la industria y, en general, toda la cadena de valor necesita una mayor visibilidad sobre las zonas marinas objeto de concurrencia, los volúmenes de potencia eólica a desarrollar y sus fechas estimadas. 

saeplast

Contenedores, carros custer, pallets

El frío es oro!

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

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



Seafood Expo Global 2022
3HH401

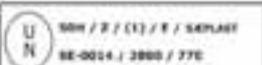
saeplast

A brand of **Berry**

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



SÆPLAST SPAIN SA • Polígono Industrial 15 • 36880 La Cañiza • España
Tel: +34 986 663 091 • Fax: +34 986 663 314 • Email: sales.spain@saeplast.com • www.saeplast.com



Los altos costes operativos ponen en peligro la flota



La subida de los carburantes está provocando una «crisis sin precedentes» en el sector pesquero junto a los problemas coyunturales que arrastra desde hace años. El Consejo de Ministros adoptó medidas urgentes en respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. El plan de choque incluía acciones para la pesca y acuicultura, que se traducirán 68,18 millones de euros, para ambos sectores.

Texto :

Iñaki Solabarrieta

El sector pesquero representado por la Federación de Cofradías de Pescadores y la Confederación Española de Pesca (Cepesca) ha manifestado su decepción ante las medidas anunciadas por el Gobierno para hacer frente a la crisis provocada por el incremento de los costes de actividad debido al conflicto bélico en Ucrania.

La flota pesquera volvió a faenar ante las necesidades de los consumidores y del sector servicios como ejercicio de responsabilidad hasta que se decidan nuevas acciones de protesta.

Descuento de 20 céntimos en el litro de un combustible profesional que ya no tiene impuestos, ayudas de Estado directas para compensar la inflación desatada por el precio de la energía y los carburantes, subsidios a costa del Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA) por la situación de crisis sobrevenida que ha hecho mella en los costes de explotación, supresión de tasas portuarias, créditos ICO... ¿Son de verdad ayudas insuficientes para que la flota enfle la ruta de una rentabilidad ahora en peligro? «Son insuficientes», decía rotundo, Kiko Marín, de la Organización de Productores de

Ondarroa. Haciendo un cálculo de las ayudas podemos ver sus imponderables. La más importante es la del artículo 26 del FEMPA, que se ha traducido al español en el artículo 34 del decreto de medidas. Entre los sobrecostes subvencionables figuran el cebo, el hielo, los envases, los embalajes, el transporte de los productos, el lubricante. ¿Y el combustible? No, no está el combustible. No figura como insumo que puede ser compensado por una situación de crisis sobrevinida como la desatada por la invasión de Ucrania. No lo está, y sin opción de repercutir esa subida de costes en el precio del producto, que se subasta en lonja, la posibilidad de mitigar ese sobrecoste queda limitada a los 20 céntimos que le descontarán a todo aquel que pase por un surtidor de combustible —sea un conductor, un patrón de yate o un profesional de la pesca que tenga la encomienda de abastecer de alimentos a la población— y a los subsidios directos.

Unas ayudas del Estado que se otorgan en función de las GT y que es posible que sean suficientes para cubrir el desfase en los gastos de explotación de una embarcación pequeña, pero que ni por asomo llega para tapan el agujero que el gasoil ha hecho en la cuenta de un barco de Gran Sol o un arrastrero de litoral. Ni siquiera palía los de un cerquero.

El doble de gasto

Dejando aparte las unidades más grandes, en un segmento que recibirán en torno a los 13.000 euros, la mayor parte de los barcos de altura al fresco se sitúan en la franja de los que recibirán entre 6.873 y 8.387 euros. «No obstante, en un

a marea, un barco gasta entre 18.000 y 20.000 litros. Si en enero, con el gasóleo a 0,50 euros, requería un desembolso de 9.000 a 10.000 euros, ahora, con el litro a un euro, el coste está entre 18.000 y 20.000 euro.», expone un afectado. Es decir, la ayuda directa no cubre ni tan siquiera el sobrecoste de una marea.

La situación es más sangrante en el caso del arrastre de litoral. Consumen medias de entre 2.000 y 3.000 litros diarios, dependiendo de si pescan solos o en pareja. Antes de que el impacto de la guerra disparase los precios del carburante, la factura era de 1.000 y 1.500 euros. Ahora, justo del doble, de 2.000 a 3.000 euros diarios, con lo cual los 6.873 euros de ayuda que percibirá cada uno por su tonelaje ni siquiera los resarcen de lo que pagan de más cada tres días por el combustible.

Eso, sin contar que, como la inmensa mayoría de los subsidios públicos, los de la pesca están supeditados a que no se esté en deuda con la Administración y a no tener expedientes por falta grave en los cinco años anteriores y los cinco siguientes, lo que conllevaría tener que devolver todo lo recibido, por lo que «todo o mundo está inqueda».

Las empresas de suministros de combustible en los puertos también en la misma tesitura que las gasolineras a pie de carretera: con un desconocimiento total sobre cómo aplicar y contabilizar ese descuento universal de 20 céntimos. «No sabemos como hacerlo», confesaba un trabajador de un surtidor de puerto.

Carnada más cara

Os barcos non están pescando, A todo ello se le une que la carnada

también es más cara.. Lo han comprobado los barcos de bajura que se han aprovisionado para desplazarse al Cantábrico para participar en la campaña de verdel. Y lo sufren también ahora quienes buscan carnada para trabajar con nasas de pulpo, nécora y camarón. Las especies de carnada han subido de precio y muchas se destinan a congeladoras. Y estas empresas ya decían que cada día de paro perdían 20.000 euros. Son esos negocios los que dispensan carnada, que suele ser verdel o xarda, jurel, sardina, boga.

Ante todo ello, la Federación Nacional de Cofradías y el sector de Cepesca, consideran estas medidas muy limitadas e insuficientes y no tienen en cuenta la complejidad de nuestra flota, líder en Europa, y demuestran un alejamiento profundo entre los órganos reguladores y la realidad de esta actividad por parte, tanto del Gobierno de nuestro país como por parte de Europa.

En algunos puntos como en Ondarroa, la Organización de Productores OPPAO solicitaba a la administración la reactivación inmediata de la línea de ayuda para desguaces al «objeto de facilitar una muerte digna a buena parte del sector. Los que se vayan dejarán de contaminar, causar problemas a los cetáceos y a los ecosistemas vulnerales». 

Si en enero una marea de un barco de altura costaba entre 9.000 a 10.000 euros ahora ha pasado de 18.000 a 20.000 euros

Una crisis que se trata de mitigar con la concesión de ayudas que son claramente insuficientes para el sector

La crisis se trató de zanjar con ayudas, «insuficientes» por el sector. Sumaban 18,8 millones las ayudas directas a la flota. En función de su arqueo bruto, cada pesquero percibirá entre 1.550 euros (los de menos de 25 toneladas) y 35.000 (de 2.500 toneladas en adelante). Hasta el 30 de junio se beneficiarán de una bonificación de 20 céntimos por litro (15 menos que los que demandaban las cofradías) en el precio del combustible, igual que todos los consumidores. Pesca calcula que esa medida representará unos 17,5 millones de euros. Cada barco percibirá entre 1.550 y 35.000 euros, le rebajarán 20 céntimos el litro de gasoil y le aplazarán las cuotas de la Seguridad Social tres meses, entre otras.

El plan del Gobierno, englobado en un real decreto ley para hacer frente al impacto de la guerra, es a juicio de Planas “un paquete sólido para responder a las peticiones del sector pesquero”. “Nos hacemos eco de las peticiones tanto del sector pesquero como de la acuicultura”, señaló el valenciano en una rueda de prensa en la que no quisieron comparecer ni el responsable de Cepesca, Javier Garat, ni el presidente de la FNCP, Basilio Otero.

Hasta que estalló el conflicto, el precio máximo alcanzado por el gasóleo en Vigo estaba en 0,675 euros, marcado en 2012. De acuerdo a Planas, la reducción de los 20 céntimos tendrá un efecto de 16 millones para los pescadores “en función del consumo medio realizado en años anteriores”. Eso sí, como constató Planas ante Cepesca, la rebaja no afec-



Las ayudas son insuficientes para atender los altos costes.

tará a los barcos de bandera española que reposten fuera del país, lo que generó malestar en la confederación, que lo ve como “un problema gordo” para sus asociados.

En cuanto al aplazamiento de las cuotas a la Seguridad Social, y de acuerdo con las cifras recaudadas el año pasado en el Régimen Especial del Mar para este segundo trimestre del año, el sector en la comunidad gallega estaría aplazando el pago de unos 20 millones. A ello habría que sumar el ahorro de las tasas portuarias, que se extiende por seis meses. Desde la Autoridad Portuaria de Vigo calcularon que dejarán de ingresar entre 600.000 y 800.000 euros por este concepto. Según el Minis-

terio, para el conjunto del estado el impacto es de 3 millones sumando el canon de uso de bienes de dominio público hidráulico para las instalaciones de acuicultura continental.

Directas

El plan de choque del Ministerio incluye también una serie de ayudas directas que ascienden a 18,18 millones de euros y que oscilan entre unos 1.550,52 euros por buque con un tonelaje bruto de menos de 25 hasta un máximo de 35.000 euros para los barcos a partir de 2.500 de tonelaje bruto. A cierre de 2021 existían en Galicia un total de 3.840 embarcaciones de menos de 25 GT, lo que supone el 90% de la flota de la

comunidad. Si todos los barcos solicitasen la ayuda de 1.550,52 euros, el total alcanzaría un mínimo de 5,9 millones de euros.

En cuando a la aplicación del artículo 26 del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (Fempa), los beneficiarios podrán recibir un anticipo del 10 % para agilizar la llegada de las ayudas, que serán de un total de 50 millones de euros: 30 para compensar a los pescadores por los costes adicionales ocasionados por la crisis y otros 20 millones para la acuicultura. En este sentido, según fuentes del sector el principal problema está en que será necesario presentar una cuenta de gastos auditados, algo que la flota de menor tamaño no dispondrá y, por lo tanto, a priori no podrá acceder. Además, el sector pesquero, como ya quedaba reflejado en el decreto por la sequía, también se bene-



“Las ayudas oscilaban entre 1.550 euros por buque con un tonelaje bruto de menos de 25 hasta un máximo de 35.000 euros para los barcos a partir de 2.500 de tonelaje bruto”

ficiarán de la línea de crédito del ICO-Saeca, así como del pago de avales Saeca.

20 millones para el sector acuícola

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación pondrá a disposición del sector acuícola 20 millones de euros, de los cuales 14 millones son con cargo al Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y de la Acuicultura (FEMPA) y 6 millones con cargo a los presupuestos del Estado, y que servirán para aliviar los costes adicionales motivados por la crisis. Esta medida se aplicará con carácter retroactivo y está previsto, según indicó el ministro Luis Planas, que haya un tope máximo de 50 000 euros, y un adelanto de 10%. 

VEN A VISITARNOS

MAYEKAWA

MYCOM

Alimentaria

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

IFFRA

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

NAVALIA

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

Mayekawa S.L.

Polígono Industrial Camporosso
C/ Montevideo, Nº 5 - Nave 13
28800 Alcalá de Henares (Madrid)
Tel: Madrid: 918.300.392 | Tel: Barcelona: 936.886.448
www.mayekawa.es | mayekawegamayekawa.es

Unidad compresora de tornillo

SERIE I



Diferencias en los costes, según las autonomías

El rendimiento económico de la flota pesquera española empeoró en 2019 comparado con el año anterior. El valor total de las descargas descendió un 3% y los ingresos fueron de 1,732 billones de euros con una reducción del 5%. No obstante, llama la atención que en Baleares, el litro costó de media 1,20 y en Galicia, 0,42 euros-litro.

Texto:

Juan Carlos Barros

Según los datos preliminares manejados hasta el momento, en 2020 cayeron también el peso y el valor de las descargas, dado que la mayor parte de la flota española paró a mitad de marzo tras la declaración del estado de alarma provocado por la pandemia del covid-19.

El valor añadido bruto (aporte a la economía general de la flota pesquera) en 2019 fue de 855 millones de euros con una reducción del 9%, mientras que el beneficio bruto y el beneficio neto fueron, respectivamente, de 223 millones de euros, con una bajada del 23%, y de 125 millones con un descenso del 29%.

Por su parte, la rentabilidad de la flota descendió un 18% respecto a 2018 y lo mismo los márgenes tanto de beneficio bruto, que fue del 12,86%, como el de beneficio neto que fue del 7,2%, un 25% menos, debido sobre todo al descenso de los ingresos por descargas.

Igualmente hubo descensos en otros indicadores de eficiencia, como por ejemplo la productividad laboral que se redujo un 11% y fue de 30.766 euros. Los salarios, lo mismo que el año anterior, representaron la mayor parte de los costes operativos, concretamente un 39% y se mantuvo así la tendencia histórica de la primacía de ese gasto.

Si consideramos el esfuerzo pesquero, tenemos que en 2019, la flota española pasó 977.879 días en el mar y 1.011.677 días de pesca, un 1% más y un 3%, más respectivamente. Esos son valores consistentes con las cantidades de combustible consumidas que aumentó un 3%.

El valor del combustible fue similar a 2018 y en términos generales, se puede decir que ese gasto representó en 2019 un 16,6% del total de los gastos de la flota pesquera española. El consumo de combustible, concretamente, fue de 663 litros/tonelada, con un descenso del 8%, lo que supuso que la eficiencia fuera del 14,62%, un 2,68% más alta que en 2018. Pese a que el precio medio del combustible fue más bajo que en

2018 (0,43 euros frente 0,45 euros por litro), los peores resultados logrados pueden explicarse porque los ingresos disminuyeron un 5% mientras que el consumo de combustible aumentó en un 3%.

Es importante mencionar que en España los precios del combustible variaron mucho según los distritos marítimos, y se movieron entre 1,20 euros por litro en Baleares y 0,42 euros por litro en Galicia, lo que afectó a los beneficios de cada uno de los segmentos. También descendieron los costes de reparación un 2% y otros costes no variables un 7%, lo que representó el 22,6% del total de los costes de la flota española.

Si nos fijamos ahora en los grandes seg-

“En 2020, el 12,14% de la flota española estuvo inactiva por el covid-19”

mentos de la flota pesquera española, tenemos que en la flota de pequeña escala el número de barcos tuvo un descenso del 1% y se quedó en 3.962 barcos, pero en cambio el número de días en el mar aumentó un 3%. Por su parte, el peso de las descargas disminuyó un 9% y el valor un 12%. Además bajó el total del empleo, que se redujo un 4% y se generaron 8.171 puestos de trabajo, lo que representó un 25,5% del total del sector, pese a que los costes de personal aumentaron un 8%. Es de destacar que en esta flota el 32% son empleos de trabajo no pagado. Por lo que se refiere a los costes de la energía hubo un aumento del 3%, sin embargo el consumo de combustible aumentó el 12% con relación a 2018.

En 2019 había en España 3.840 barcos pertenecientes a la flota de larga escala, 11 barcos menos que el año anterior. El

En el Mediterráneo hubo una caída del 40% en el volumen de ventas durante el estado de alarma

número de días en el mar fue similar a 2018, sin embargo el peso de las descargas y el valor se redujeron un 11% y un 9% respectivamente. En cuanto al empleo, el número de puestos de trabajo fue similar aunque los costes de personal disminuyeron un 7%, lo cual se compensó por el valor del trabajo no pagado que aumentó un 8%. El valor añadido bruto disminuyó un 6%, el beneficio bruto un 9% y el beneficio neto un 13%. Los costes y el consumo de energía descendieron en un 4%.

Por lo que se refiere a la flota de aguas lejanas había en España 205 barcos, cuyo número aumentó un 6% comparado con 2018, quebrando así la tendencia a la caída, aunque si lo comparamos con 2008, el descenso fue del 30%. Los días en el mar aumentaron un 10% pero el peso y el valor de las descargas fue similar a 2018. El consumo de combustible, por su parte, aumentó un 11%.

Las estimaciones preliminares para 2020 muestran que la política estructural de reducción de la flota continuará en número de barcos, tonelaje y potencia. Del total de 8.937 barcos, 7.852 estuvieron activos, mientras que la mayoría (87%) de los que permanecieron inactivos eran barcos de menos de 20 metros de eslora. Si nos fijamos en los costes operativos, las proyecciones indican que los costes de la energía en 2020 fueron inferiores un 10% a los del año anterior.



Los altos costes no pueden repercutirse sobre el precio del pescado.

Debido a la pandemia del covid-19 en 2020 en España cayeron también el peso y el valor de las descargas, dado que la mayor parte de la flota española paró a mitad de Marzo tras la declaración del estado de alarma. Durante 2020, el 12,14% de la flota estuvo inactiva, lo que supuso un aumento del 8,6% respecto al año anterior. Del mismo modo, el número de barcos que pescaron durante 90 días o más disminuyó un 9%, debido a la inactividad que tuvo lugar entre los meses de Marzo a Junio por el covid-19.

Se ha estimado que en 2020 una caída del 10% en los días de pescatante como en el peso de las descargas. Los segmentos de la flota en los que la caída de los días de pesca fue superior al 10% fue en la pesca de palangre y en aquellos barcos pequeños que usaron aparejos activos y redes fijas.

Se calcula, igualmente, que el volumen de ventas disminuyó un 7% y el valor un 10% respecto a 2019, principalmente a causa del

Los descensos de rentabilidad en todos los indicadores variaron según los segmentos de la flota

descenso que se produjo en los precios medios del pescado. La mayor caída se registró también entre los meses de Marzo a Mayo cuando España sufrió el confinamiento. Las especies en las que más se notó el descenso fueron la bacaladilla, la sardina y el tiburón azul, que sufrieron una bajada en los precios del 40%.

Por zonas de pesca debe destacarse que el Mediterráneo y la costa noroeste fueron las más afectadas. En el primero se registró una caída de casi el 40% en volumen de ventas desde que empezó el estado de alarma hasta finales de Mayo, con unas pérdidas estimadas en alrededor de 34 millones de euros y una caída en el precio de primera venta del 37%. Excepto la anchoa y la sardina, el resto de las especies principales como la merluza, el rape o la cigala registraron pérdidas significativas.

La zona pesquera del noroeste español resultó también muy afectada principalmente debido a que el estado de alarma decretado en España coincidió con el desarrollo de las importantes pesquerías estacionales del verdel y la anchoa. Los desequilibrios en el suministro y la demanda causaron una caída del 31% en los ingresos comparada con los de 2019. 🌊

Monitorizan dos ejemplares para desvelar la vida secreta del pulpo

El pulpo sí tiene secretos para los gallegos. Pese a su cotidianeidad, el animal previo al manjar mantiene aspectos de su vida ocultos a los científicos que dificultan o impiden su crianza controlada. Para desvelar tales secretos surgió en 2020 el proyecto ECOSUMA, que concluirá el próximo año tras desvelar algunas de las incógnitas que rodean al cefalópodo. El grupo de Ecología y Biodiversidad Marina del Instituto de Investigaciones Marinas, que coordina esta iniciativa, ha liderado durante las dos últimas décadas varios proyectos multidisciplinares que certificaron la importancia de los marcos meteorológicos, físicos y biogeoquímicos en la ecología de las paralarvas de cefalópodos en una zona de importancia pesquera como el caladero de las Islas Cíes, frente a la Ría de Vigo.

Texto:
M.Berea

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), a través del Instituto de Investigaciones Marinas, ha liberado por primera vez en el mar dos ejemplares de pulpo -uno eclosionado en cautividad y el otro salvaje- dotados de sendos emisores para estudiar su comportamiento. Esta iniciativa se ha desarrollado en el archipiélago de las Islas Cíes.

Se trata de una de las acciones contempladas en el proyecto "Ecología

“Desde 1960 se está trabajando en la crianza integral de especies de cefalópodos, entre las que destaca el pulpo”

del pulpo común en la naturaleza: resolver sus incógnitas ecológicas para obtener una ordenación pesquera y una acuicultura sostenibles (ECOSUMA)”, que se inició en junio de 2020

y concluirá en 2023. El estudio está liderado por el grupo de Ecología y Biodiversidad Marina y cuenta con la participación en las tareas de marcado de Ángel González, Santiago Pascual y Álex Alonso (equipo de investigación, ECOBIOMAR y Ecología Pesquera), además de otros investigadores del grupo de trabajo como Gonzalo Mucientes, del Instituto Portugués das Pescas e da Atmosfera (Ana Moreno), además del Grupo Profand (Álvaro Roura), del personal técnico del CSIC y de empresas colaboradoras.

“Con esta acción pretendemos estudiar la ecología espacial de pulpos juveniles y adultos en el ámbito del parque nacional. Para ello, transportamos dos ejemplares que fueron liberados durante inmersiones de muestreo y en condiciones controladas.

Previamente, se marcaron mediante la colocación de un emisor acústico sobre un soporte específico ubicado en la zona anterior del manto. Es la primera vez que se aplica esta metodología en el pulpo común, aunque se tiene constancia de intentos anteriores.

Para obtener los datos de los movimientos, emplearemos el conjunto de receptores acústicos desplegados previamente en el área de estudio en el marco del proyecto TAC del grupo de Ecología Pesquera, financiado por la Fundación Biodiversidad”, explican Ángel González y Santiago Pascual, investigadores principales del proyecto ECOSUMA, quienes añaden que “en torno a verano, esperamos obtener los primeros datos sobre el comportamiento individual, uso del espacio y patrones de movimiento de estos dos ejemplares de pulpo marcados”. Una vez validado este sistema de marcado acústico, está previsto aplicar la misma metodología a otros ejemplares salvajes durante el verano.

Por otra parte, los científicos investigarán durante los próximos meses las relaciones tróficas del pulpo común en las dos fases críticas que producen una gran mortalidad en condiciones de cautiverio, la última fase previa antes del asentamiento y los recién asentados al fondo. “Estas actividades, junto con el conocimiento de las condiciones ambientales que rigen todo su ciclo de vida, permitirán avanzar hacia un enfoque ecosistémico para el manejo de este importante recurso”, comenta Ángel González.

Cambio climático y sobrepesca, dos factores que afectan a la productividad

La clave para los especialistas es conocer científicamente la fase larvaria del pulpo dentro del contexto natural actual. “A escala global, se está trabajando desde 1960 en la crianza integral de especies de cefalópodos,



Los secretos del pulpo se van a desvelar con su monitorización



ARCO ATLANTICO

UHINAK

V Congreso transfronterizo
sobre Cambio Climático y Litoral

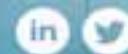
16 - 17 noviembre 2022 / FICOBA. Irun

Nos movemos para actuar y comunicar ante la emergencia climática

INSCRIPCIÓN ABIERTA

¿Deseas participar como expositor
o patrocinar el Congreso?

Consulta la información en www.uhinak.com



/ ORGANIZAN

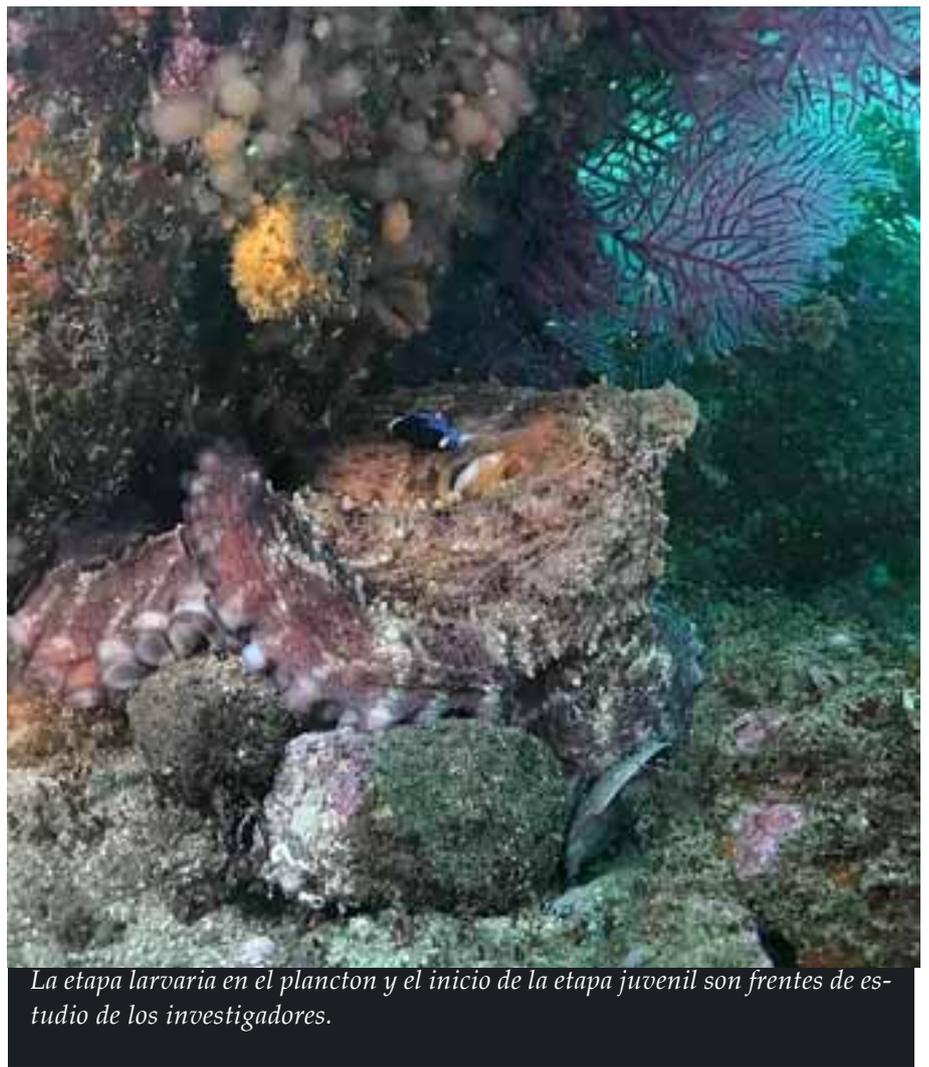


entre las que destaca el pulpo, en un contexto marcado por dos grandes factores que afectan a la productividad de recursos marinos: el cambio climático y la sobrepesca. Los principales cuellos de botella en la crianza integral del pulpo hasta el momento pasan por la ecología de la fase larvaria y el asentamiento al fondo marino de las larvas. Por ello, es clave profundizar en la naturaleza de la ecología del estadio larvario, los juveniles pre y post asentamiento, así como las relaciones tróficas durante estas fases, vinculando dichos factores con los oceanográficos que inciden en el ciclo de vida de este cefalópodo”, apuntan los científicos.

Asimismo, insisten en que “los factores responsables del éxito del reclutamiento en los cefalópodos dependen, en su mayor parte, de las interacciones entre las fases de masa de huevos, subadultos recién nacidos y pre-reclutados y el entorno físico y biológico que prevalece durante cada fase”.

Dos décadas estudiando los cefalópodos

El grupo de Ecología y Biodiversidad Marina ha liderado durante las dos últimas décadas varios proyectos multidisciplinarios que certificaron la importancia de los marcos meteorológicos, físicos y biogeoquímicos en la ecología de las paralarvas de cefalópodos en una zona de importancia pesquera como el caladero de las Islas Cíes, frente a la Ría de Vigo. Además, actualmente colabora con el Grupo Profand para avanzar en el cultivo integral de pulpo. En este contexto se desarrolla el proyecto ECOSUMA, con el cometido de indagar en varios aspectos del ciclo de vida de las paralarvas silvestres de cefalópodos, que deben resolverse para mejorar y aumentar las posibilidades de llegar a un cultivo integral de la especie. En concreto, se trata de desvelar los relacionados con las fases silvestres previas al asentamiento al fondo marino y juvenil, prácticamente desconocidas hasta el momento. “Pretendemos avanzar en el cono-



La etapa larvaria en el plancton y el inicio de la etapa juvenil son frentes de estudio de los investigadores.

“El proyecto indaga en varios aspectos que deben resolverse para aumentar las posibilidades de llegar a un cultivo integral de la especie”

cimiento de dos fases inexploradas del ciclo de vida del pulpo común en estado salvaje, la etapa larvaria en el plancton y el inicio de la etapa juvenil en el fondo, para trasladar este conocimiento a la obtención de un cultivo integral sostenible de la especie a nivel industrial, lo que hasta ahora no es posible en altas supervivencias”, señala Ángel González. Otros objetivos pasan por obtener más información sobre las esquivas paralarvas salvajes, que tie-

“Los expertos seguirán durante los próximos meses los movimientos de dos pulpos en el Parque Nacional das Illas Atlánticas”

nen entre 4 a 22 ventosas por brazo, y sobre la influencia oceanográfica durante esta fase planctónica tan poco conocida.

Más adelante, otras metas son ampliar las series históricas de larvas de pulpo común recién eclosionadas, con 3 ventosas por brazo, y crear el primer biobanco de muestras de mesozooplancton y datos asociados bajo certificación 9001. [🌊](#)

Bruselas trata de poner freno a la cría del pulpo en cautividad

Bruselas trata de poner freno a la cría del pulpo en cautividad. El recelo de Bruselas a esta práctica radica en que la cría de pulpo, según su tesis, elevaría la presión sobre las poblaciones salvajes de peces por tratarse de una especie carnívora. “Cualquier tipo de cría de animales acuáticos carnívoros puede suponer una presión adicional sobre las poblaciones de peces salvajes si la alimentación necesaria para la cría depende excesivamente de los peces salvajes capturados”, abunda Kyriakides en su contestación. Por este motivo, la Comisión ha instado a los Estados y a la industria a que apuesten por criar en



granjas especies de bajo nivel en la escala trófica (moluscos, algas o peces herbívoros) o que no necesiten de alimentación animal. El objetivo, “limitar la depen-

dencia de los productores de la harina y el aceite de pescado obtenidos de poblaciones salvajes”. En el acuerdo suscrito entre el Instituto de Investigaciones Marinas y Pereira, en 2017, ya se abordó la posibilidad de dar a las larvas de pulpo “alimento que no dependa de otros recursos marinos explotados”, avanzó entonces el jefe del equipo de investigación, Ángel F. González. “Este proyecto ha demostrado que es posible alimentar a larvas de pulpo sin larvas de crustáceos, administrando enriquecedores a la artemia que simulan la composición nutricional de las presas naturales”, concretó. 

¡Alcance sorprendente!
¡Extraordinaria eficiencia!

FURUNO

Detección y seguimiento continuo del pescado

Sonar de Color con Exploración en Circulo Completo

FSV-25

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

“La postura de la Consellería do Mar con la mejilla no permite un acuerdo fácil”

Ricardo Herbón es desde hace siete años el presidente de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia, la organización más representativa del sector que representa a 672 bateas y 454 socios agrupados en 12 delegaciones distribuidas en las rías de Muros y Noia, Arousa, Pontevedra, Vigo y Portugal. Precisamente, gracias a esta asociación con profesionales lusos, recibirán en breve la denominación que convertirá a Opomega en la primera “transnacional” del sector de la acuicultura de toda la Unión Europea. Con Ricardo Herbón hemos abordado los temas de actualidad del sector. Entre ellos, el conflicto que mantienen con la Xunta de Galicia por su cambio de criterio en el reparto de zonas para extraer mejilla, la semilla imprescindible para el cultivo del mejillón.



Ricardo Herbón, presidente de la Organización de Productores de Mejillón

Texto:
M. Berea

Fue elegido presidente de Opomega en abril de 2015, ¿cómo han sido estos siete años al frente de la organización?

La verdad es que han sido años complicados, sobre todo al principio porque arrastrábamos un sistema que no era operativo y había muchas quejas de los socios.

Conseguimos remontar la situación y ponernos al día económicamente, recortando los plazos de pagos a nuestros clientes. Así que creo que hemos cumplido con los objetivos iniciales, principalmente en lo referente a los pagos y a los cupos de nuestros propios asociados porque prácticamente se saca el mejillón al día, algo impensable cuando hablamos de casi 700 ba-

“Siempre hemos sido respetuosos con otros cultivos porque a ningún bateiro le interesa coger percebe”

teas. Creo que son logros muy importantes.

¿Sanear las cuentas era el objetivo principal para poder seguir creciendo?

Es que era una cuenta del pasado que no nos dejaba pasar página para encarar con fuerza el futuro. Por otra parte, creo que se han dado pasos hay una estabilidad y tranquilidad en este sector. Antes casi nunca se reunían y ahora lo hacemos a menudo y conseguimos tomar decisiones en conjunto. Creo que es la línea que hay que seguir.

Opomega sigue siendo la única organización de productores en el sector del mejillón de toda Europa y cuenta con 454 socios. ¿es muy difícil conjugar los intereses de todos los miembros?

No es realmente difícil pese a que, como dices, hay que tener en cuenta los intereses de los socios en su conjunto. Por ejemplo, hay zonas donde se ven muy perjudicados por la toxina y las ventas se concentran en un tiempo determinado... Abarcar esos problemas, que no son comunes a todos los socios, e intentar que todos estén en unas condiciones más o menos similares es un reto, sí, pero creo que estamos logrando superarlo.

También creo que los bateiros somos gente que está acostumbrada a sufrir y sabemos ser solidarios cuando es necesario serlo. Desde esa perspectiva es más fácil organizarse.

En 36 años de historia de Oproamar, cuáles han sido los hitos de la organización?

Creo que el antes y el después lo marcó el hecho de poder vender al día nuestro producto, eliminando las listas entre los asociados. El sistema que teníamos antes implicaba que a lo mejor a un bateiro le tocaba sacar una vez al mes y ya te puedes imaginar cómo era aquello; a veces el mejillón que sacabas cuando te tocaba no estaba en su mejor momento, pero no te quedaba otra. Conseguimos eliminar las listas de las asociaciones y que haya una rotación continúa. Eso supuso un cambio radical en todos los sentidos, también para el cliente porque

ahora se saca el mejillón cuando está en las mejores condiciones, se le saca el mejor rendimiento al producto. Hemos ganado todos con el cambio.

Hace unos años iniciaron una actividad "Batéate" dirigida a los estudiantes de secundaria y formación profesional. ¿Cuál ha sido la respuesta?

En el marco de esta iniciativa, he ido a hablar con algunos estudiantes, igual que otros asociados, y la verdad es que es una actividad que me encanta, me gusta hablar con los jóvenes y contarles cómo es nuestro día a día. Creo que, aunque el nivel de información que tienen los chavales es tremendo, no son capaces de visualizar esta profesión y pienso que tenemos que hacer una labor de comunicación importante para transmitirles lo que supone vivir del mar. También es fundamental que sepan que el trabajo de bateiro ha

cambiado mucho, es menos duro de lo que era hace unos años, está más mecanizado y no requiere tanto esfuerzo físico como antes. Evidentemente no es fácil porque trabajas en el medio del mar y no es un entorno que manejes tú, pero en cambio es una actividad muy gratificante.

¿Tienen algún problema de relevo generacional?

Quizás suframos menos que otras flotas este problema, pero sí que nos afecta. Es paradójico porque los que tenemos hijos intentamos inculcarles que estudien, que se dediquen a otras cosas, que sean funcionarios, médicos, abogados... Cuando lo lógico sería que se dedicaran a esto, que es lo nuestro. Creo que ambas cosas deberían ser compatibles: el formarse y el seguir vinculados a lo que ha sido el sustento familiar durante generaciones.

Y que después elijan ellos.



Hydro Systems Marítim S.L.



Caminando hacia el futuro

**Generadores de Oxihidrógeno
Protege el medio ambiente
Optimiza los recursos
Mejora la eficiencia del motor**



www.hydrosystems.eu

info@hydrosystems.eu - Tel. +34 937 716 718 - Catalunya, 36 - 08791 - Sant Llorenç d'Hortons (BCN)

Por otra parte, ya hay casos de bateas en los que no hay relevo generacional y se ven obligados a vender.

Este año se estrenan en Seafood Barcelona con stand propio. ¿Qué esperan de la feria?

Estamos empezando, pero considero que disponer de un stand propio es el futuro por lo que te da de proyección internacional. Es un magnífico escaparate para dar a conocer tu producto a un montón de gente en muy pocos días.

Europa Azul es una revista nacional y a lo mejor hay quien no sepa el problema que tienen en Galicia con la mejilla. ¿Cómo se puede explicar este conflicto?

El problema de la mejilla obedece a un cambio de criterio de la Consellería do Mar y creo que hubiera sido fácil llegar a un acuerdo si la Administración no se hubiera enrocado en una postura que no va a permitir una solución fácil. Si no hay marcha atrás en la decisión que han tomado, habrá un conflicto muy importante en el sector porque ya estamos sufriendo una falta de abastecimiento de semilla en las bateas.

¿Cuáles han sido los cambios que han llevado a esta situación?

Están acotando las zonas en las que compartíamos recurso con el sector percebeiro. Algunas zonas las han acotado hasta un 80% con respecto a otros años y eso es tremendo. Es un problema que no afecta a todos los socios por igual, pero a las asociaciones cercanas a la Illa de Arousa, por ejemplo, literalmente les han sacado el 80% de las zonas donde históricamente cogían la mejilla. Es un palo enorme.

¿Y qué les dice la Xunta de Galicia?

Nos dice que tenemos otros recursos para semilla que podemos estudiar y sí, tenemos un plan operativo donde

habilitamos una línea de long-line para ver de cara el futuro la fijación de semilla, pero aún se está estudiando. Realmente un sustituto de la mejilla inmediato no tenemos y si nos falta la recogida en un banco natural, no tenemos futuro. Esa es la realidad.

Me consta que dentro de las cofradías también hay mucha gente que les apoya, ¿a qué se debe entonces este cambio de criterio de la Administración?

Eso nos gustaría saber a nosotros porque es cierto que aportan argumentos biológicos, pero aportan los suyos, nosotros también tenemos informes que no dicen eso. Nosotros estábamos dispuestos a cambiar cosas, a respetar, evidentemente, esos llamados "santuarios" de especies como el ronculo, zonas que podemos entender que sean sensibles; pero no se pueden marcar kilómetros y kilómetros como zonas sensibles porque entonces no nos queda nada. Siempre hemos sido respetuosos con otros cultivos, no hay ningún bateiro al que le interese coger percebe o esquilmar una zona de producción... Además, hay que tener en cuenta que convivimos desde hace años y salvo algún momento puntual de roce en alguna zona concreta, convivíamos perfectamente.

¿Confían en poder llegar a un acuerdo?

Si la solución pasa porque sea un juez el que tenga que decidir sobre este tema, no creo que sea bueno para ninguna de las partes porque eso crearía una línea de separación donde las cosas no van a volver a ser iguales.

¿Cuándo recibirán la categoría de organización de productores transnacional?

Es un tema que va lento, pero esperamos conseguir el reconocimiento en

breve. De esta forma, Opomega se convertirá, si no me equivoco, en la primera organización transnacional de productores de la UE en el sector de la acuicultura.

¿Y la marca propia para el mejillón cómo va?

Vamos paso a paso, el coronavirus nos ralentizó muchísimo los planes que teníamos aunque también es cierto que en estos últimos dos años no paramos.

¿Les ha afectado mucho el reciente paro en el transporte?

Afortunadamente no es una de las épocas en las que sale más mejillón, pero sí estábamos vendiendo bastante en el mercado nacional, en fresco. Y eso nos impidió abastecer los mercados.

Si se soluciona el tema de la mejilla, todo apunta a que 2022 y 2023 serán años muy buenos para el sector.

La verdad es que sí, tenemos muchos planes. Pero quien marca un poco la cosecha es la naturaleza, pero si ésta viene buena, creo que será un buen año en el mercado y para fortalecernos nosotros mismos como organización.

Y ya por último, ¿están notando el efecto del cambio climático en su actividad?

Lo que estamos notando bastante es un cambio en la fijación de la semilla en las piedras de la costa. Hay zonas donde hace 30 años había una fijación muy buena, ahora ya no es así. También está subiendo mucho la temperatura del agua en verano, hay días en los que llega a 20 grados y esto hace unos años era impensable. Lo que nos da la vida es que nuestro producto, el mejillón, es un auténtico superviviente, tiene una gran capacidad de aguante, pero no cabe duda de que ese es el gran miedo que tenemos.



ABANCA MAR

AMAR
O MAR

"Amar o mar" es tener más de 80 acuerdos de colaboración con cooperativas de armadores, cofradías, organizaciones de productores que representan más de 20.000 empleos.

» Contacta con tu oficina
o con ABANCA MAR en abancamar@abanca.com

981 910 522 | [ABANCA](#) | [@SomosABANCA](#)

Confía en la experiencia de nuestros gestores especializados para: *

- » **Renovación de Flota**, disponemos de financiación específica para ayudarte a seguir creciendo.
- » Financiación a medida para **inversiones sostenibles**.
- » Concesión de **anticipos de subvenciones del FEMP**.
- » **Amplia oferta de seguros**, con soluciones especializadas para tu empresa, para tus empleados y para ti.

ABANCA
Mar

* La concesión de la financiación recogida en esta oferta está sujeta, en todo caso, al previo análisis del riesgo por ABANCA. Mediador de seguros: ABANCA MEDIACIÓN, OPERADOR DE BANCA-SEGUROS VINCULADO SL, inscrito en el Registro Mercantil de A Coruña, tomo 3092, folio 75, hoja C-38898. También está inscrito en el Registro Especial de Distribuidores de Seguros de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con el n.ºm. CV- 0044. Con seguro de Responsabilidad Civil y Capacidad Financiera exigidos por la normativa de distribución de seguros vigente. CIF: B-700-89630. Consulta aseguradoras con las que el mediador tiene celebrado contrato de agencia en www.abanca.com/mediador. Entidad comercializadora: ABANCA Corporación Bancaria S.A. Más información en la red de oficinas de ABANCA Corporación Bancaria S.A. o en www.abanca.com.

El sector bateeiro gallego critica el agravio comparativo en relación con los percebeiros



Miles de bateiros tomaron las calles de Santiago de Compostela.

Texto: M.Berea

Miles de bateiros, en muchos casos acompañados por sus familias, tomaron las calles de Santiago de Compostela para denunciar el agravio comparativo de la Xunta de Galicia de su actividad frente a la de los "percebeiros". El sector lleva meses protestando porque en los planes de explotación específicos para el percebe, aprobados el pasado mes de diciembre, reservan para este crustáceo numerosas zonas en las que hay mejilla y en las que ahora no se permite acceder a los bateiros para recogerla, pese a que resulta

«No tenemos ningún problema con los percebeiros y hemos convivido con ellos durante décadas»

imprescindible para la cría del mejillón. Estos lugares, donde el sector mejillonero se abastecía desde hacía más de 70 años, se reducen ahora en cerca de un 80%, lo que lleva a una situación

insostenible para muchas empresas. En esta línea, Ricardo Herbón, presidente de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (Omega), declaró a los medios minutos antes de que diera comienzo la manifestación que el mensaje de la protesta era claro: "Sin mejilla no tenemos futuro". Herbón señaló que el 30 de abril finaliza el plazo para la recogida de semilla "y ahora mismo tenemos a la mitad de las bateas sin ella". Por su parte, el presidente de la Asociación de Mejilloneros Cabo de Cruz (Asme-cruz), Juan José Piñeiro, insistió en la necesidad de una respuesta por parte de la Administración gallega a este

«La Administración gallega tiene que dar respuesta a este problema que afecta a numerosos productores»

problema que afecta a numerosos productores: “El sector está indignado por la incomprensible actitud de la Consellería do Mar”.

Incomprensible, explican, “porque no tenemos ningún problema con los percebeiros y buena prueba de ello es que hemos convivido durante décadas sin mayor problema”. Y es que, como aclaró Piñeiro, el sector sólo recoge mejilla, no percebe.🌊

MÁS DE 11.000 EMPLEOS DIRECTOS

La lectura del manifiesto en la Plaza del Obradoiro corrió a cargo del monologuista y presentador de la TVG Duarte Galbán, quien, además, viene de una familia vinculada al sector del mejillón en la localidad de Rianxo. Galbán reconoció que “éste es el momento más complicado en la historia del sector mejillonero” y reivindicó la dignidad de unos profesionales “que se levantan cada día a las cinco de la mañana para trabajar, sin importar el tiempo que haga”. El periodista gallego también puso el foco en los puestos de trabajo que se mueven en Galicia alrededor del mejillón “los directos, pero también los indirectos, que son muchos”, así como en la unidad del sector.

Los mejilloneros, por último, aseguraron seguir abiertos al diálogo, “aunque cada vez hay menos tiempo” y esperan una nueva convocatoria de la Consellería do Mar para alcanzar la solución que todos anhelan y que no se cansaron de reclamar en su protesta frente a la Catedral de Santiago, en el Obradoiro. En 2018, en la inauguración de la exposición Mexillón de Galicia, la conselleira do Mar, Rosa Quintana, puso en valor las cifras del sector, destacando los más de 11.000 empleos directos que genera, así como las más de 3.300 bateas de mejillón que producen anualmente más de 250.000 toneladas.

BIOLAN

MONITORIZACIÓN DIGITAL DE HISTAMINA, YAKE 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

La Seafood de Barcelona causará un impacto de 100 millones de euros

La primera edición en Barcelona del Seafood Expo Global/Seafood Processing Global tendrá un impacto de 100 millones de euros. Seafood ocupará cuatro pabellones del recinto Fira de Barcelona situado la Gran Vía de l'Hospitalet de Barcelona: el 2, 3, 4 y 5 y la galería entre esos dos últimos. El salón reunirá más de 1.527 empresas expositoras de 76 países, que mostrarán las últimas novedades en productos del mar, materiales y equipos, equipos de procesamiento y servicios. En total, acogerá 59 pabellones nacionales y regionales -confirmados hasta la fecha-. Liz Plizga ha confirmado que Rusia y Bielorrusia no participarán en esta edición, pero sí lo harán países como República Checa, Islas Malvinas, Líbano o la isla francesa Reunión, que no estuvieron presentes en la edición del 2019.

Otros países, como Argentina, Bangladesh, Bélgica, Canadá, Chile, China, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Estonia, Islas Feroe, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, India, Irlanda, Lituania, Malasia, Maldivas, Mauritania, Marruecos, Países Bajos, Noruega, Perú, Polonia, Portugal, Escocia, Corea del Sur, España, Sri Lanka, Taiwán, Túnez, Turquía, Uruguay, Estados Unidos y Vietnam también acudirán a la cita en Barcelona.

En la actualidad, cuenta con casi 40.000 metros cuadrados de espacio neto de exposición, que representa el 97% del tamaño del evento de 2019, que fue la mayor edición de Seafood Expo Global/Seafood Processing Global hasta la fecha. Ocupará los pabellones 2, 3, 4 y 5, y la Galería entre los pabellones 4 y 5 del recinto ferial de Gran Vía. Sobre la afluencia, Plizga ha confirmado que se



La vicepresidenta del grupo de Diversified Communications, Liz Plizga (a la derecha, en la imagen), y el director general de Fira de Barcelona, Constantí Serrallonga (a la izquierda)

Los expositores presentarán las últimas novedades de productos del mar

facilitará la cifra total de asistentes al término del evento.

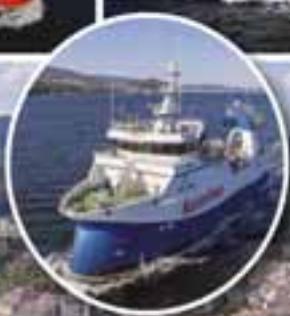
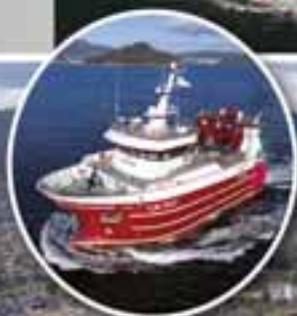
Espacio de comunicación

Los compradores asistentes, entre los que se encuentran supermercados, hipermercados, restaurantes, comerciantes, importadores, distribuidores, mayoristas y representantes de la hostelería, participarán en tres jornadas de negocios en las que podrán establecer contactos, encontrar nuevos productos y conocer las últimas tendencias del mercado.

Seafood Expo Global reunirá a proveedores de todo el mundo que presentarán las últimas novedades en productos del mar: frescos, congelados, enlatados, de valor añadido, procesados y envasados. Seafo-

od Processing Global ofrecerá a los visitantes todos los aspectos sobre el procesamiento de los productos del mar, incluidos los materiales y equipos de envasado, los suministros de refrigeración y congelación, los equipos de procesamiento primario y secundario y los servicios de control higiénico y sanitario, y de control de calidad, entre otros.

En esta edición, Seafood Expo Global/Seafood Processing Global aspira a ser un espacio de comunicación donde expertos y compradores de toda la cadena de suministro y de todo el mundo puedan presentar sus últimas innovaciones para adaptarse a un mercado en continuo cambio. La feria también presentará sus premios anuales Seafood Excellence Global Awards. 



nodosa
shipyard 



Shipbuilding & Shiprepair

DEEPLY COMMITTED TO EVERY PROJECT

Comprometido con cada proyecto

SHIPYARD & MAIN OFFICES

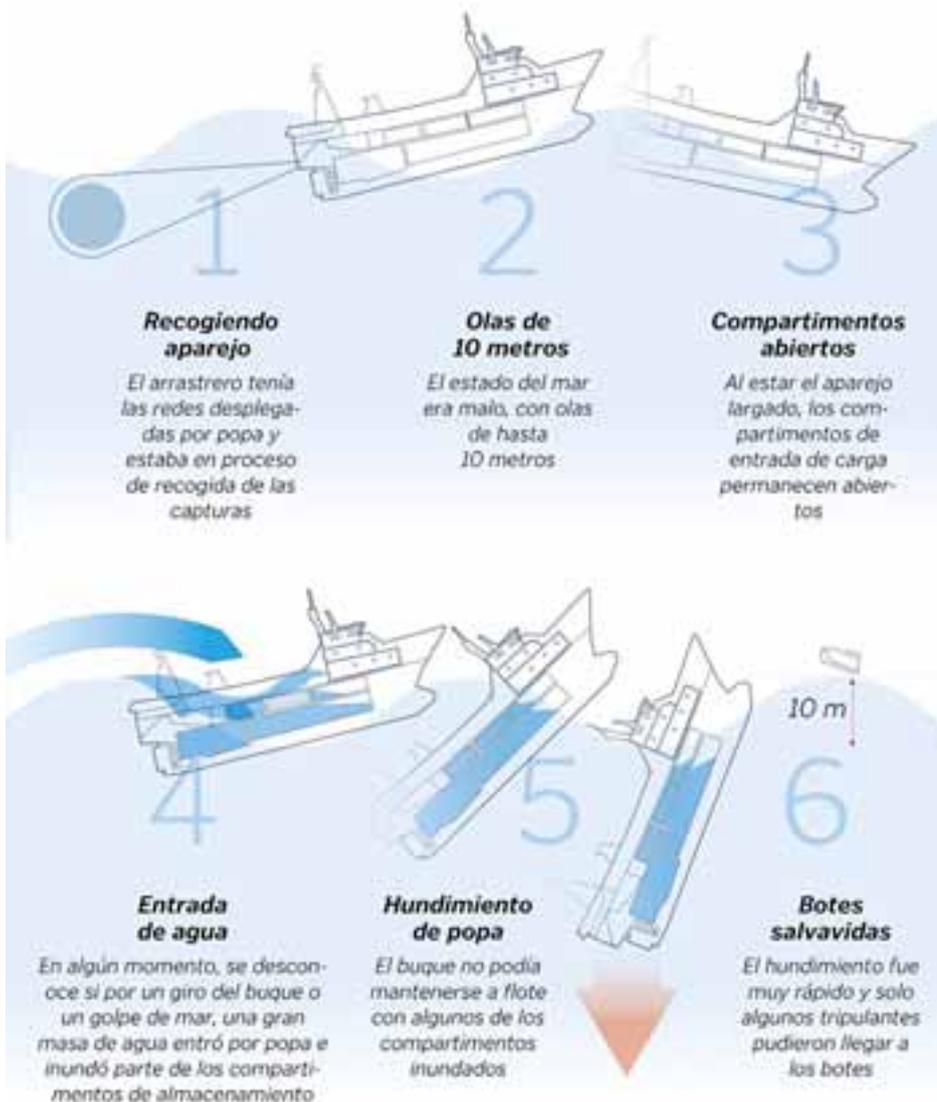
Aida, Ourense s/n (Zona Portuaria) C.P. 36900 - MARÍN - PONTEVEDRA - SPAIN
Tel. + 34 986 88 06 02 - Fax. + 34 986 83 81 25 / www.nodosa.com / info@nodosa.com

La entrada masiva de agua en el Villa de Pitanxo tuvo lugar por el apagón del motor o fueron las operaciones de virada del aparejo las que provocaron el colapso de la sala de máquinas?. Son los dos grandes interrogantes del siniestro del Villa de Pitanxo que la justicia deberá determinar.

«Villa de Pitanxo, muchas contradicciones»

Así pudo ser el hundimiento del Villa de Pitanxo

Un giro inesperado del buque o un golpe de mar por popa pudieron inundar varios compartimentos, lo que originó el hundimiento



El motor principal de un barco como el Villa de Pitanxo, que naufragó a unas 250 millas de la costa de Terranova el 15 de febrero, no se apaga sin que exista una causa que lo provoque. Esta es la opinión de ingenieros, jefes de máquinas y capitanes de Marina Mercante a raíz de la versión ofrecida por el patrón del malogrado pesquero, Juan Padín. El barco está a 1.000 metros de profundidad. Ni siquiera se sabe a ciencia cierta en qué punto exacto del fondo marino reposa. Solo hubo tres supervivientes, de los 24 tripulantes: Padín, su sobrino Eduardo y el marinero Samuel Kwesi.

Pero al final se está demostrando que motor principal del 'Villa de Pitanxo', un Wärtsilä diésel modelo 9L20, no se paró de repente, dejando al pesquero a merced de las olas, el viento y la tensión por popa del aparejo. El naufragio, en el que perecieron 21 de sus 24 tripulantes, no se debió a esta circunstancia fortuita e inexplicable, que es a la que ha aludido el capitán, Juan Enrique Padín, en todo momento. El propio 'Pitanxo', a través de sus últimas señales vía satélite, ha desmontado toda la versión del patrón, como así ha entendido también la Fiscalía de la Audiencia Nacional. El motor estaba funcionando solo un minuto antes, cuanto menos, de que Padín

Diferentes fases por las que, presuntamente, se produjo el siniestro del 'Pitanxo'

accionara el botón distressed de emergencia en el puente de mando. No es posible, por lo tanto, que el veterano capitán hubiese tenido que lidiar con un buque a la deriva, porque tuvo control de la propulsión hasta el último momento. Y así lo prueban los datos técnicos, que exponen a Padín a un proceso judicial por 21 delitos de homicidio por imprudencia y contra los derechos de los trabajadores

Un jefe de máquinas que opera con un sistema de propulsión similar al Pitanxo apunta una posible causa para el colapso súbito de un motor, pero, en todo caso, con una causa. “Si la hélice sale fuera del agua -si hace muy mal tiempo-coge sobrevelocidad y hace parada de emergencia. Hay barcos con motores Wärtsilä que lo hacen mucho”, señala. Si ese hubiese sido el caso, la reactivación del principal no habría sido automática. “Si se para en régimen de trabajo, tienes el problema de la parada y de que se calienta. Si no lo arrancas rápido, la bomba de agua dulce deja de circular y la que está en la zona de culatas se pone a 96 o a 100 grados. Hay sistemas de seguridad que bloquean ese arranque a más de 85 grados. Podrías romper las juntas de culata por arrancarlo a esa temperatura”. El caso es que el capitán no indica haber detectado esa sobrevelocidad de la hélice. “Estamos en la maniobra de virada, una de tantas, y realmente pasó eso, se paró el motor. Llamé a la máquina para ver qué había pasado, y se me dice que se paró de golpe”. Ni el primer oficial de máquinas ni el jefe han sobrevivido.

Padín no apunta, por tanto, si se produjo ese intento rápido para volver a arrancar el motor. Sí asegura que dio orden de encender el auxiliar, que le habría proporcionado energía, aun sin propulsión. “Esto nunca se produce, nunca se llega a encender”. Dice desconocer el motivo. “En algunos casos –complementa otro



El patrón del 'Villa de Pitanxo' justifica el naufragio en la parada de motor.

El naufragio, en el que perecieron 21 de sus 24 tripulantes, no se debió a la parada del motor según las señales vía satélite

marinero de máquinas consultado–, si se te cae el motor principal, tienes que parar compresores de frío de los túneles o desacoplar el alternador (aporta alumbrado) y acoplar la dínamo (para las maquinillas). Tienes que estar práctico para hacerlo”. Si el problema fue tan rápido como refiere Juan Padín, es probable que no hubiesen tenido tiempo de activar el motor auxiliar.

En todo caso, tampoco hay explicación. “A eso no tengo contestación. Yo pido que se me encienda el auxiliar para yo poder manejar las maquinillas, pero nunca se llegó a encender”.

Esclarecer el siniestro

Según su testimonio, fallan las maquinillas y la tensión que ejercen los cables es lo que provoca el escorado a babor del pesquero, que acabaría siendo fatal. Es decir, este superviviente apunta que el agua empezó a entrar de forma masiva con el motor encendido, y no al revés. Otro tripulante de má-

quinas señalaba que “si el aparejo embarras (engancha) y no liberas tensión, generas una fuerza que desestabiliza al barco, y entra agua”. Añadía también que, entonces, “y si no hay una orden de arriar (soltar) el aparejo”, una inundación de la sala de máquinas es la que puede causar la parada del motor principal. Con el buque escorado a babor, atado de popa por un aparejo, sin poder aproar las olas y golpeado por el viento, el hundimiento es súbito.

El caso es que en ninguna investigación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim) existe ningún incidente en el que se haya relacionado una parada de motor con un naufragio, ni tampoco en el organismo que hace lo propio en Canadá (Transportation Safety Board), tampoco. Sin acceso al barco, y teniendo en cuenta que la Ciaim no es una entidad que determine la culpabilidad de un siniestro, el rol de los peritos de las partes en sede judicial es fundamental. 🌊

Naufragios por pérdida de propulsión y gobierno

Cap.I.J.Perez de Aragón.

Muchos marinos hemos pasado por situaciones difíciles que pensábamos jamás lo podríamos contar.

Una de esas situaciones más peligrosas es perder la propulsión y como consecuencia el gobierno en medio de un fuerte temporal, que dependiendo del tipo de nave y de su situación de estabilidad en esos momentos, puede ser de extrema gravedad.

Si se trata de un buque pesquero arrastrero congelador de mediano porte que además se encuentra en plena maniobra de virada del aparejo con mal tiempo, que es por sí misma una situación compleja, las consecuencias pueden ser irremediables.

Personalmente, me he encontrado con pérdida de gobierno en medio de fuertes temporales rumbo a caladero en lastre por problemas hidráulicos en el servo y también sin máquina principal por avería, cargado a tope, de regreso y en ambas situaciones en medio del Atlántico, por si fuera poco, en los "furious fifties" con temporales seguidos de viento de más de 50 nudos y con olas de más de 12 m.

Duras vivencias

En ambos casos, fue complicado salir bien de las situaciones, pero pudo haber sido lo contrario.

He varado entrando en puerto como consecuencia de falta de energía y pro-

pulsión y estado a la capa en buque de gran porte, difícil de maniobrar, con vientos y mar tan fuertes, que la máquina a máxima potencia no era capaz de evitar ser arrastrado a la costa.

En estas ocasiones también salimos airosos, pero si hubiera persistido un par de horas más el temporal, habríamos salido en las noticias.

Estas y otras muchas situaciones como quedar bloqueado por el hielo durante semanas sin posibilidad de gobierno, quedan grabadas en la mente del capitán y normalmente te obliga en el futuro a ser más minucioso, desconfiado y precavido, hasta tal punto, que puedes llegar a ser hasta "pesado" en el control de todos los ámbitos y elementos, especialmente de la estabilidad, la información del tiempo y la situación de máquinas, que a veces, a los Chiefs no suele gustar mucho, porque sienten que son asuntos de su exclusiva incumbencia, aunque saben bien que la responsabilidad absoluta final siempre es del Capitán, Piloto o Patrón al mando.

Estabilizadores laterales

Todas esas experiencias acumuladas te otorgan una amplia y profunda visión que en mi caso, he compartido con armadores e ingenieros navales, porque creo que es fundamental aportar para avanzar y conseguir buques más eficientes y seguros, capaces de disponer de todos los medios posibles para evitar situaciones complejas que se dan en esta profesión tan digna como dura, estadísticamente la más inestable y peligrosa, que nadie conoce como los propios genuinos marinos.

En este sentido, en muchas ocasiones he planteado la importancia de disponer en los buques de altura y gran altura, de estabilizadores laterales retractiles y hélices transversales, ya que pueden ser muy útiles en situaciones de pérdida de propulsión y gobierno con mal tiempo.

Estas son algunas de las muchas sugerencias que a lo largo de mi vida de marino, humildemente, he propuesto y que de haberse llevado a cabo, seguramente se hubieran evitado situaciones límite en buques de todo tipo en fuertes temporales y en maniobras de pesca con mal tiempo, como las que yo mismo he vivido en alta mar, que las puedo contar, pero hubiera podido ser uno más en la estadística de marinos desaparecidos.

En cualquier caso, la navegación, la pesca y el transporte marítimo es una profesión que siempre ha sido riesgosa y lo seguirá siendo.

Cuando uno quiere dedicarse a esta dura profesión, debe hacerlo después de una seria y honesta reflexión personal, teniendo muy en cuenta que es un trabajo de alto riesgo y de suma responsabilidad, que se realiza en un entorno hostil, inseguro e impredecible, en el que se puede llegar a perder la vida.

El buque más grande, potente y preparado, con profesionales bien capacitados, no está exento de tener problemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, incendios, vías de agua, etc., que en medio de un temporal puede poner en peligro el buque y a sus tripulantes.

Los buques pesqueros de gran altura son un caso especial ya que trabajan aislados en caladeros lejanos durante meses, algunos de los cuales estan en zonas bien conocidas por sus temporales fuertes y constantes en los que hay que trabajar casi siempre en dificiles condiciones de mar y viento.

Los que se embarcan deben ser conscientes del riesgo que pueden correr a pesar de estar a-bordo de un buen buque,con todos los adelantos tecnicos y un capacitado capitan.

Muchos marineros que hemos vivido estas situaciones, hoy podríamos estar en la larga lista de fallecidos en el oceano,aunque cada vez que hay un naufragio nos conmueve, nos hace revivir los peores momentos sufridos y sentir la mayor empatia con los desapa-

recidos,fallecidos y sus familias.

Pertenezco a una familia de marineros y tengo en mi memoria la perdida de mi tío Antonio,desaparecido en un naufragio inexplicable en el Cantabrico cuando yo era un niño y varios naufragios de mi Abuelo Manuel,que estubo a la deriva durante dias en el Atlantico,fue rescatado y fallecio mas tarde en tierra como consecuencia del sufrimiento vivido.

Casos históricos

Recuerdo que en el 78, el buque congelador Marbel de 75 m.de eslora,1.300 TRB y 2.000 HP,construido en Axpe, que era similar a otro construido alli en el que navegue de agregado en los 70,naufragio en las Islas Cies con 36 tripulantes,de los que solo sobrevivieron 9,se rescataron 5 fallecidos y 22 desaparecieron en la mar,tambien por una

averia grave en la maquina principal que dejo sin propulsion y gobierno a la altura de Cabo Silleiro que con 50 nudos de viento del Sudoeste y olas de mas de 8 m,quedo a la deriva hasta encallar y hundirse en Punta Galera al Sur de las Cies.

Yo estaba en esas fechas en el Atlantico Suroccidental y al enterarme rece por los fallecidos y desaparecidos, como siempre he hecho al conocer casos de naufragios ,estuviera donde estuviese.

Mis respetuosas y sinceras condolencias para las familias de los desaparecidos y fallecidos en el infausto naufragio del buque pesquero congelador gallego Villa de Pitaxo.



Atlánticas, la gran muestra del mar

La cultura del mar surge con toda claridad en la exposición «Atlánticas. Mulleres do Nordés» de la artista Viki Rivadulla. Se trata de una treintena de acrílicos que están inspirados en las mujeres de la costa gallega y, especialmente, las de la Costa da Morte. La autora presenta a unos seres casi míticos «pero fundamentados en una realidad ligados a su oficio. Mujeres apoderadas que defienden con orgullo su carácter marinero».

Texto: J.R.V.

La artista, Viki Rivadulla, natural de A Coruña y de ascendencia de Muxía, promueve la exposición 'Atlánticas, Mujeres del Norte', integrado por 30 acrílicos pintados entre 2020 y 2021.

La serie nació como una declaración de principios y tiene el fin de tomar posición sobre una forma de vida y una cultura del mar del que la autora forma parte por legado y por deseo y que es intrínseco a estar en la Costa da Morte. De una manera muy intensa, la presencia del lugar donde vive, Muxía, está en todo el proyecto. Se trata de un microcosmos exportable. Una metáfora y mucho más.



Viki Rivadulla, en su extraordinaria exposición.



Exposición en Santiago de Viki Rivadulla.



pescados LLORENTE S.L

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros

BUREAU VERITAS
Certification



Distribución nacional e internacional

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

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

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

Nueva sede

Polígono de Mijoa P5

20860 MUTRIKU

Telf.: 00 34 946 832 008

Fax: 00 34 946 833 088

e-mail: llorente1@infonegocio.com

La colaboración ruso-noruega lleva a la flota del bacalao a una peligrosa situación

«La colaboración ruso-noruega va a llevar a la ruina a la flota del bacalao», aducen los armadores que no están dispuestos a permitir que el país nórdico vuelva a confiscar 4.964 toneladas a la flota de la UE, tal como lo hizo y se dedique a exportar la pesca rusa sancionada a nuestros mercados. El problema se ha llevado al Parlamento Europeo ante la inacción de la Comisión de la UE.

«Noruega se ha convertido en el patio trasero por el que acceden los productos que Rusia no puede mandar a los mercados, como el pesquero que crean una competencia desleal a la flota y que puede conducirnos a la ruina», señalaba Ignacio Urcola, de la empresa de Pasaia, Velaspex. Y, es que las medidas que está adoptando en su «colaboración» con Rusia van camino que la flota del bacalao pierda el único caladero que le queda, tras los cierres de Canadá y la generación de una flagrante competencia desleal al utilizar Rusia a Noruega para exportar sus productos. Todo parte de hace un año en el que Noruega «confiscó» 4.964 toneladas de bacalao en 2021 a la UE y su flota de forma unilateral e ilegal, en el seno de las negociaciones del Brexit. «Cómo es posible que un miembro del EEE ataque los derechos de la UE de forma tan flagrante?», se preguntaban los armadores. Estos pidieron protección a la UE para que aprovecha-

ra su relación privilegiada y reparara el agravio noruego, «pero no se consiguió nada». Esta asignación interna provisional de la UE de 4.500 toneladas de bacalao expiró a finales de marzo y habrá que emitir una nueva asignación de cuotas. Esta asignación parcial se decidió para apaciguar a Noruega en una negociación para intentar revertir una crisis abierta por ellos mismos en diciembre de 2020; justo días antes de que se firmara la salida del Reino Unido de la UE. Ahora, 14 meses después no hay ningún progreso real y Noruega incluso ha exacerbado su desprecio por las flotas de la UE al decidiendo unilateralmente la prohibición de los arrastreros de vara en sus aguas, medida que sólo afectaría a los buques de la UE.

La reacción no se ha hecho esperar por parte de las asociaciones empresariales ENAFA y Europêche que representan a todos los buques y empresas pesqueras de la UE que ejercen

«Noruega se ha convertido en el patio trasero por el que acceden los productos que Rusia no puede mandar a la UE»

la de bacalao en el Mar de Barents, ya sea en la zona económica noruega o en las aguas de Spitsbergen (Svalbard). En conjunto, representan a 17 grandes buques, 500 tripulantes y 250 millones de euros de facturación. de euros de facturación. Son, por tanto, las asociaciones que representan a las empresas más afectadas por la decisión adoptada por Noruega de romper la interpretación conjunta de 40 años del Tratado de París de Spitsbergen y su implicación en las cuotas de pesca disponibles para la flota de la UE.

El sector del bacalao está «desesperado» por la falta de cualquier signo de progreso real. Por lo tanto, la flota exige la asignación completa de sus derechos de cuota para el bacalao del Mar de Barents sea por la UE. Esto asciende a 24.600 toneladas, incluyendo las 4.964 toneladas retenidas a la flota de la UE flota de la UE en 2021. Esta decisión de la UE debe venir acompañada de los correspondientes mecanismos que garanticen que esta cuota pueda ser gestionada adecuadamente hasta que se resuelva la situación con Noruega. Noruega exporta a la UE más de 1.300 millones de euros anuales en productos pesqueros. 

“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...)

Martínez Malia: “Acercaremos a los futuros profesionales un conocimiento real de la actividad pesquera”

Andalucía ha diseñado un programa de prácticas a bordo para profesionalizar a jóvenes desempleados con el reto de lograr el relevo generacional. La intención es que esta acción formativa esté en funcionamiento en 2023 y se extienda, al menos, hasta 2027. El director general de Pesca de la Junta de Andalucía, José Manuel Martínez Malia, habla de este plan.

Texto: Juan Manuel Moreno

La intención es que esta acción formativa esté en funcionamiento en 2023 y se extienda, al menos, hasta 2027. Los alumnos estarán tutorizados por pescadores expertos, tanto en buques como en otras artes, como el marisqueo o las almadras. Este programa se enmarca en el nuevo proyecto español del Fempa, cuyas subvenciones a las empresas pesqueras participantes tendrán un límite de 40.000 euros por beneficiario. En total se prevé contar con cuatro millones de euros para fomentar la formación pesquera en Andalucía.

Para conocer los detalles de esta iniciativa, Europa Azul ha conversado con José Manuel Martínez Malia, actual director general de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía. Natural de Barbate (Cádiz), Martínez Malia es buen conocedor de la realidad del sector ya que ha sido armador. Además, el actual director general ha sido presidente fundador de la Asociación de Armadores de

Barbate (ABEMPE) hasta 2007, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barbate (2007-2010), vocal de la Federación Andaluza de Armadores de Pesca (FAAPE), o vocal de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (FACOPE).

¿Qué objetivos específicos tiene este programa de prácticas?

Dar un paso más en el impulso que la actual Junta de Andalucía está llevando a cabo para lograr el necesario relevo generacional del sector pesquero apostando por la profesionalización de las personas

La gestión sostenible, la higiene, la salud o la seguridad serán algunos contenidos de esta formación”

que se dedican a estas labores. Esta iniciativa complementa a las ayudas europeas que respaldan a los jóvenes que adquieren por primera vez un buque de pesca con el fin de facilitar la capacitación de los pescadores a través de una enseñanza que se desarrolla en los propios barcos.

Con estas prácticas, acercaremos a los futuros profesionales un conocimiento real de la actividad pesquera mediante una formación personalizada y flexible. Además, también esperamos que los jóvenes se sensibilicen en mayor medida con este importante sector que forma parte de nuestra base económica y nuestra tradición cultural andaluza.

Los estudiantes tendrán la oportunidad de adquirir nuevas competencias profesionales, vinculadas en particular a la gestión sostenible de los ecosistemas marinos, la higiene, la salud, la seguridad, las actividades del sector marítimo, la innovación y el espíritu empresarial.



Martínez Malía busca el relevo generacional en el sector pesquero

¿Cuántos trabajadores de la pesca hay en Andalucía actualmente menores de 30 años? ¿Qué porcentaje supone sobre el total?

En Andalucía viven de la pesca cerca de 5.500 personas. De estos profesionales ocupados en buques pesqueros, el 20% tiene entre 16 y 29 años; un 40% se encuentra en la franja de 30 a 44 años de edad; y alrededor de otro 40% son hombres y mujeres de entre 45 y 64 años.

La importancia de fomentar el relevo generacional de esta actividad queda especialmente patente en once municipios costeros de las provincias de Málaga (Estepona, Marbella y Málaga), Cádiz (El Puerto de Santa María, Chipiona, Tarifa, Algeciras y Conil), Huelva (Isla Cristina) y Almería (Garrucha y Carboneras), donde el porcentaje de ocupados menores de 30 años es inferior a la media regional de la rama primaria (15,5%) y al promedio andaluz en la actividad de pesca (20%).

¿Cuáles serían las consecuencias más negativas a medio y largo plazo en el problema de la falta de relevo generacional en el sector pesquero?

El capital humano es fundamental para el logro de los objetivos de competitividad, sostenibilidad y modernización del sector pesquero andaluz. Esta actividad debe adaptarse a los cambios que están imponiendo a la pesca los avances de la sociedad. Digitalización, diferenciación y valorización de las capturas, trazabilidad y calidad son algunos de los desafíos que deben encarar los nuevos profesionales para seguir adelante con una importante actividad económica que es vital para muchos pueblos del litoral de Andalucía.

La incorporación de jóvenes especializados y con ganas de apostar por



La Junta de Andalucía busca un sector renovado con jóvenes profesionales.

Hasta 11 municipios señeros de la pesca andaluza no llegan al 20% de pescadores jóvenes

la pesca profesional es un requisito indispensable para asegurar la continuidad de un sector que debe innovar y contar con personas de espíritu empresarial. Solo de esta forma será posible avanzar en la mejor gestión sostenible de los recursos pesqueros disponibles y en el cumplimiento de las exigencias de los consumidores que conforman un mercado cada día más globalizado y exigente.

¿Qué requisitos deberán cumplir los jóvenes que quieran participar

en este programa?

Esta será una de las cuestiones que se aborden en la normativa que regule las ayudas. Desde la Consejería, como venimos haciendo a lo largo de la presente legislatura, apostamos por el consenso con el sector para la puesta en marcha de este programa de formación a través de estas prácticas a bordo de los barcos de pesca dirigidas a jóvenes menores de 30 años que estén en situación de desempleo y tengan la vocación de formarse en la vida real como profesional del mar.

Cursos que servirán, además, para extender la aplicación de prácticas sostenibles de pesca y la concienciación sobre la importancia de conservar los recursos biológicos marinos para asegurar así la triple sostenibilidad de la actividad: ambiental, económica y social.

Para ello, trabajaremos en la elabo-

ración de las bases reguladoras de las subvenciones en coordinación y colaboración con las principales organizaciones del sector, las cofradías de pescadores, las asociaciones de armadores y de mujeres de la pesca y las entidades que representan a los productores andaluces.

¿Y las empresas participantes?

Las prácticas se llevarán a cabo a bordo de barcos que cumplen ya con todas las medidas de seguridad y habitabilidad requeridas por la normativa actualmente en vigor. Por lo tanto, lo más probable es que no sea preciso establecer ningún requisito adicional para estos centros de trabajo que acogerán a los estudiantes interesados en dedicarse profesionalmente a la pesca en el futuro.

¿Cuáles serán las obligaciones y derechos de los participantes en el programa, tanto para jóvenes como para empresas?

A pesar de que, como ya hemos comentado anteriormente, aún está pendiente de elaborar la normativa que regule en detalle estas ayudas, estamos convencidos de que un requisito indispensable será que la formación esté formalizada a través de un contrato de trabajo. Asimismo, desde la Consejería estamos seguros de que el sector coincidirá con nosotros en la necesidad de que los trabajadores en prácticas deban estar siempre acompañados por un pescador profesional con contrastada experiencia mientras se encuentren en el barco. Esta persona, que ejercerá como tutor del joven, estará, a su vez, supervisado por el patrón del barco, que es la máxima autoridad a bordo de un buque.

Respecto a las ayudas en sí, desde el Gobierno andaluz apostamos por la puesta en marcha de unas subvenciones que se concederán a los pescadores profesionales para cubrir el salario del trabajador en prácticas y

los gastos conexos que conlleva su presencia en el buque. Estos incentivos se podrán extender, como máximo, a dos años y tendrán un límite máximo de 40.000 euros por beneficiario.

Por otro lado, la idea que tenemos en la Consejería es que esta formación práctica abarque también la actividad pesquera a pie que realizan los mariscadores, así como la pesca que llevan a cabo las almadrabas gaditanas dedicadas a la captura de atún rojo. En este caso, los jóvenes deberán ir acompañados por los titulares de las licencias de marisqueo y por los capitanes de las almadrabas, respectivamente, para que cuenten en todo momento con un profesional que pueda supervisar su trabajo y trasladarle el conocimiento necesario para realizarlo adecuadamente.

¿Cuál es el presupuesto con el que cuenta este programa? ¿De dónde provienen los fondos?

En total, el nuevo Fempa prevé destinar cuatro millones de euros a medidas de fomento de la formación en el sector pesquero de Andalucía, un presupuesto que se financia al 70% con fondos europeos y al 30% con recursos económicos propios de la Junta de Andalucía. Este montante re-

Los jóvenes participantes formalizarán su preparación mediante un contrato de trabajo

cogerá, entre otras cuestiones, las ayudas relativas a estas prácticas de trabajo para jóvenes pero, hasta que no se apruebe definitivamente el programa operativo español y se concreten las líneas de actuación andaluzas, no podremos detallar la cuantía de la que dispondremos para este objetivo en los próximos años.

¿Cuándo podrá ser una realidad este proyecto?

Atendiendo a las previsiones, la Comisión Europea aprobará este año el programa operativo español del nuevo Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y la Acuicultura (Fempa) y, en ese momento, se iniciará el trámite normativo del programa de prácticas a bordo de los barcos pesqueros y de las bases reguladoras para la concesión de las ayudas. El plazo que ba-



Martínez Malia, en su despacho

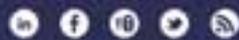
rajamos inicialmente para publicar la primera convocatoria de estas subvenciones ronda el final de este año o el principio de 2023, ya que este trámite depende directamente de la aprobación del programa español del Fempa por parte de las autoridades comunitarias. Por tanto, se espera que en 2023 ya esté disponible el presupuesto para estas ayudas que continuarán hasta 2027, coincidiendo con la programación de este fondo europeo.

¿Qué otras líneas de actuación de la Consejería de Pesca destacarías como contribución a que la pesca sea un sector laboral atractivo para los jóvenes?

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible trabaja en estrecha interlocución y colaboración con las organizaciones representativas del sector para que la pesca sea rentable y sostenible. Es decir, para que esta actividad tradicional de nuestra tierra tengapresente y futuro y gane así atractivo para las nuevas generaciones. Para ello lleva a cabo numerosas acciones como, por ejemplo, prestar apoyo económico a las medidas de descanso biológico de los caladeros con el fin de contribuir a su mejor estado de conservación; además, respalda también la modernización de los barcos para que sean seguros, eficientes y lo más confortable posible. Desde el Go-

bierno andaluz respaldamos también la formación reglada y especializada para el trabajo a bordo; el acceso a la propiedad por primera vez de un barco de pesca; las iniciativas de mejora de la comercialización de la pesca que contribuyan directa o indirectamente a la mejora de los ingresos de los pescadores; y los proyectos ligados a la pesca turismo. Y, por supuesto, también prestamos apoyo a las organizaciones pesqueras que representen al sector andaluz y que, entre otras muchas funciones de gran relevancia, facilitan la interlocución de estos profesionales con las administraciones y otros organismos. 🌊

ZAMAKONA
YARDS



WWW.ZAMAKONAYARDS.COM

NUEVOS ESTÁNDARES TECNOLÓGICOS



NB799 - GITTE HENNING



La cogestión ha permitido controlar el cangrejo azul

La explotación comercial del cangrejo azul permite controlar su población

La explotación comercial del cangrejo azul se ha confirmado como una medida efectiva para controlar la población. Desde 2016 se han pescado más de 5.000.000 de ejemplares de cangrejo azul, que han supuesto un beneficio para el sector pesquero de 4,5 millones de euros.

Texto: Francesc Callau

La irrupción repentina en la Costa del Ebro en 2016 de una nueva especie, el cangrejo azul, puso en alerta a la Administración pesquera y medioambiental catalana, que desde un primer momento apostó por oponerse a la catalogación del crustáceo como especie exótica invasora y para fomentar su pesca y comer-

cialización para limitar las poblaciones. Desde entonces y hasta el 2021, se han comercializado a través de las lonjas pesqueras 1.438 toneladas de cangrejo azul. Calculando a una media de entre tres y cuatro ejemplares por kg, la pesca profesional ha extraído del medio más de 5.000.000 de ejemplares y ha reportado unos beneficios al sector pesquero de más 4.500.000 euros. Estos datos fueron explicados el pasado día 16 de marzo en la reunión

del Comité de Cogestión del Cangrejo Azul de las Tierras del Ebro, que tuvo lugar en la Cofradía de Pescadores de la Ràpita. Si se analizan las capturas de los últimos tres años, 457 toneladas en 2019, 483 toneladas en 2020 y 397 toneladas en el 2021, estas indican que la explotación pesquera mediante la cogestión ha permitido controlar la población de cangrejo azul en Catalunya. Esto quiere decir que la especie ha entrado en una fase de contención que tiene que favorecer, sin duda, la salud de los ecosistemas que ha ocupado durante estos últimos años.

Exito de la medida.

Ante el éxito de esta medida, el Comité de Cogestión del Cangrejo Azul de las Tierras del Ebro aprobó el primer Plan de gestión para la pesquería de esta especie en el Mediterráneo español. Con la aprobación del Plan, el Comité prioriza su apuesta para seguir pescando al máximo para intentar reducir la cantidad de cangrejo y que las otras especies puedan irse recuperando. Además, con esta opción se aportan beneficios económicos al sector y, al mismo tiempo, se aligeran las arcas públicas de los costes de una lucha para la erradicación de una especie que, de acuerdo con el criterio general de los científicos, estaba perdida antes de empezar.

La catalogación del crustáceo como especie exótica invasora supondría la prohibición de la pesca y comercialización del cangrejo azul y también la inversión de presupuesto público en políticas dirigidas a su erradicación. "Optar por la extracción dirigida de esta especie no solo no ha representado un gasto para el sector público, sino que representa una importante fuente de ingresos para el colectivo pesquero afectado por la irrupción de esta especie alóctona", ha afirmado el director general de Política Marítima y Pesca Sostenible, Sergi Tudela. 

La lonja del puerto de Blanes a la vanguardia de la sostenibilidad en Catalunya

La Cofradía de Pescadores de Blanes (Girona) lleva trabajando desde hace tiempo en la mejora de los servicios que ofrece a los usuarios, a partir de la aplicación de criterios de sostenibilidad y reducción de consumos y generación de residuos en todas sus instalaciones.

Texto: Francesc Callau

Tanto es así, que con los proyectos que está desarrollando, se pondrá al frente de una nueva manera de ofrecer servicios a los usuarios, ya sea a los pescadores y comerciantes, como a sus mismos trabajadores. Estos criterios, más tarde o más temprano, se tendrán que aplicar de manera generalizada, puesto que además de suponer un paso adelante en el respeto hacia el medio ambiente, también comportará importantes ahorros económicos en los consumos de energía y agua.

Instalación de una desalinizadora

La Cofradía de Pescadores de Blanes ha instalado una desalinizadora para poder utilizar agua de mar en varios usos de la lonja. Esta desalinizadora, que funciona desde el pasado mes de noviembre, capta el agua de mar desde el exterior del puerto de Blanes, uno de los que gestiona Ports de la Generalitat.

Se trata de una planta de proceso de ósmosis, que permite desalar 10 m³ o el equivalente a 10.000 litros de agua diarios, que se usan para la limpieza diaria de la lonja de 1000m² de superficie y que permite almacenar



Puerto de Blanes



Xavier Domènech

hasta 6 m³ de agua. Xavier Domènech, gerente de la Cofradía de Pescadores de Blanes, explica que, hablar de eficiencia energética y del aprovechamiento del recurso es importantísimo. Nosotros veíamos que no hacíamos un mal uso, pero si un uso excesivo. Antiguamente, la lim-

pieza de las instalaciones se hacía con agua de mar, que no tenía ningún coste para nosotros, pero por un tema legal e higiénico, dejamos de hacerlo, adaptándonos a las exigencias de los inspectores de Salud. Imaginaros la fortuna que gastábamos en agua dulce para limpiar una superficie de alrededor de 1.000 m² con manguera a presión”.

Según Domènech, “aprovechando las ayudas europeas de los FEMP que tramitamos a través de la Generalitat, pusimos en marcha iniciativas encaminadas, en primer lugar, a que haya un ahorro económico, y, en segundo lugar, a que haya una buena utilización de los recursos. No sabría decirte cuál es el objetivo más importante de los dos”.

A la aplicación de criterios de sostenibilidad, también se tienen que añadir beneficios en el ámbito económico, puesto que según Domènech, «sólo por el hecho de ser cofradía y sector pesquero, tenemos una subvención muy importante y que en estos momentos está cuantificada en un 60% de la inversión y nosotros solo tenemos que aportar un 40%.

Así nos es mucho más fácil amortizar el coste. El m³ de agua nos salía a un precio de entre 3 y 3,5 euros dependiendo del consumo, mientras que actualmente el precio de producción del m³ es de 2 euros y de este modo nos ahorramos 1 euro y 1,5 euros por m³. Sí, la inversión es importante, pero tenemos un retorno en forma de subvención. Tenemos un ahorro a la hora de producir, y además utilizamos mejor un recurso escaso como el agua. Estamos cerrando el círculo y a base de tiempo llegaremos a amortizar económicamente la inversión”, apuntaba.

Las cofradías de pescadores, como tantas otras instalaciones, se tendrán que adaptar a los cambios de los nuevos tiempos, de normativas y de maneras de trabajar de cara al futuro. Respecto al hecho de que otras cofradías sigan su ejemplo, Xavier Domènech, añadió, «las cofradías tenemos un traspaso de información de unas a otras y es verdad que hay cofradías que se están interesando. Depende mucho de cada cofradía, pero creo que tenemos que cambiar la mentalidad, puesto que los pescadores arrastramos una mala imagen, muchas veces innecesaria y tenemos que defender que no es así. Sin embargo, lo tenemos que defender haciendo cosas como estas en las cofradías, que son de los pescadores. Yo no sé si todas o en parte, pero, sí que convertir las cofradías en instalaciones eficientes, es una decisión de futuro. También es verdad que el sector tiene otras muchas preocupaciones encima de la mesa y a veces cuesta pensar en otras cosas. Aunque yo confío que sea así», señalaba Domènech.



La lonja de Blanes



Maquinaria para la limpieza de cajas

Máquina de lavado de cajas

En la línea de los otros proyectos, la cofradía de Blanes está trabajando para que este 2022 pueda ser una realidad la instalación de una lavadora de cajas, que además de usar el agua procedente de la desalinizadora, permitirá aplicar un sistema de ozonización del agua, evitando la utilización de productos de limpieza. Se ha comprobado que el resultado de la limpieza es igual o superior con este sistema, que con la utilización de los productos químicos.

Cajas de plástico reutilizable

Ante los estudios hechos por la Organización de Productores Pesqueros de Pescado Azul de Catalunya sobre la utilización de cajas de madera y el cambio a cajas de plástico para la comercialización y el transporte del pescado, la cofra-

día de pescadores de Blanes está aplicando un cambio sustancial en el material de estos contenedores, puesto que se sustituirán las cajas de madera, por unas cubetas de plástico reutilizable. De este modo, se mejorará el resultado sanitario de los contenedores. De momento, este sistema lo están utilizando dieciséis embarcaciones, entre las cuáles hay varias de la Cofradía de Blanes.

Instalación de placas fotovoltaicas

En este sentido, el incremento del precio de la energía eléctrica, ha hecho que los últimos meses, el consumo eléctrico haya dejado de ser anecdótico, para pasar a ser una parte importante del presupuesto de las cofradías. Es por este motivo, y en la misma línea, que a lo largo del 2023 la cofradía también instalará 120 paneles de energía solar en el tejado de la lonja. De hecho, Ports de la Generalitat ya lleva algún tiempo instalando este tipo de placas en algunas de las lonjas del litoral catalán. 



AUTÉNTICO
ATÚN ROJO
THUNNUS THYNNUS



Si quieres más información llama al 977 047 700
o envíanos un email a info@grupbalfego.com

La Generalitat pide a la UE reconocimiento del esfuerzo catalán por la pesca sostenible

La directora general de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea ha pasado dos días en Catalunya conociendo la realidad del sector pesquero del país. Con esta visita, la Generalitat espera que la CE tenga en cuenta las especificidades de la pesca catalana en la elaboración de las políticas pesqueras comunitarias.

Texto: Francesc Callau

El Departamento de Acción Climática, Alimentación y Acción Rural de la Generalitat de Catalunya ha organizado unos encuentros con la directora general de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea, Charlina Vitcheva, para trasladarle la realidad pesquera catalana.

El objetivo de esta iniciativa es que esta visita permita a la Comisión Europea tener una visión más realista del sector pesquero y que sirva para adaptar las políticas europeas futuras.

La visita de la representante europea ha consistido en varias reuniones. Una de ellas ha sido con el director general de Política Marítima y Pesca Sostenible del Departamento de Acción Climática, Sergi Tudela, quién le ha expuesto las propuestas de la Administración catalana hacia la reforma de la Política pesquera común y la aplicación del Plan plurianual de pesca de demersales en el Mediterráneo Occidental, que afecta a la modalidad de arrastre y el conjunto de las estructuras pesqueras. Según Sergi Tudela, “los puntos más relevantes que se han trasladado a la Comisión Europea han sido, por un



Sergi Tudela, Alicia Villauriz y Charlina Vitcheva

lado, que hay que tener en cuenta el consenso científico que dice que la fecha tope del 1 de enero de 2025 para lograr la reducción del 40% de capturas de arrastre, tal como propone Europa, es inalcanzable (salvo que se pare completamente la actividad pesquera en la región), y que es necesario establecer un calendario realista para el 2030 que garantice la recuperación del recurso sin perder ninguna embarcación pesquera más”.

En este sentido, se ha pedido asegurar una transición hacia la sostenibilidad compatible con el mantenimiento del sector pesquero, como pilar principal de la economía azul sostenible en los territorios marítimos y la preservación de las estructuras sectoriales (puertos, lonjas, cadenas de comercialización,

etc.). Así mismo, según el director general, “se ha expuesto la necesidad de establecer una nueva gobernanza. La gestión, y por tanto la recogida y análisis de datos y los órganos de decisión, se tienen que descentralizar en el ámbito de cada pesquería y hay que garantizar la participación de todos los principales interesados”.

También se ha tratado la importancia de permitir la transición energética del sector pesquero hacia la neutralidad en carbono y reducir la dependencia del gasóleo. En las pesquerías costeras del Mediterráneo, lograr la neutralidad de carbono a través de motores propulsados eléctricamente solo puede pasar por la construcción de nuevas embarcaciones, para lo que se exigen fondos estructurales de la UE. 🌊

Clean Oceans duplica su presupuesto con un aporte de 4.000 millones de euros para limpieza de los océanos

En la cumbre “One Ocean” celebrada en Brest, la Agence Française de Développement (AFD), el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), que actúa en nombre del Gobierno Federal de Alemania, se han comprometido a duplicar el objetivo de la iniciativa Clean Oceans, junto con la Cassa Depositi e Prestiti (CDP), institución italiana nacional de fomento, así como de cooperación y desarrollo, y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), banco nacional de promoción español.



Clean Oceans consigue financiación para proyectos que traten de reducir la contaminación en el mar.

Texto: Teresa Montero

También han dado la bienvenida a su nuevo miembro, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

En vista de las amenazas que se ciernen sobre los océanos y la urgencia de proteger este recurso natural, la iniciativa Clean Oceans ha decidido incrementar su objetivo para alcanzar 4.000 millones de euros de financiación de aquí a finales de 2025, duplicando los 2.000 millones de euros previstos inicialmente para 2023.

Clean Oceans es la mayor iniciativa conjunta para la financiación de proyectos destinados a reducir la contaminación por plásticos en el mar.

En tres años, la iniciativa ya ha alcanzado el 80 % de su objetivo, al proporcionar 1.600 millones de euros en financiación a largo plazo para proyectos de los sectores público y privado que reducen los vertidos de plásticos, microplásticos y otros residuos en los océanos mediante una mejor gestión de los residuos sólidos, las aguas residuales y las aguas pluviales.

Los proyectos firmados hasta la fecha

en el marco afectarán a más de 20 millones de personas que viven en África, Asia, América Latina y Europa. Algunos ejemplos son la mejora del tratamiento de las aguas residuales en Sri Lanka, China, Egipto y Sudáfrica, la gestión de los residuos sólidos en Togo y Senegal y la gestión de aguas pluviales y la protección contra las inundaciones en Benín, Marruecos y Ecuador.

Bancos públicos de fomento

Rémy Rioux, director general de la AFD, manifiesta estar orgulloso de que el Grupo AFD participe, junto con cin-



Clean Oceans permite impedir que los residuos plásticos lleguen a ríos y mares

«Los proyectos firmados hasta la fecha en el marco afectarán a más de 20 millones de personas que viven en África, Asia, América Latina y Europa»

¿CÓMO FUNCIONA LA INICIATIVA CLEAN OCEANS?

- * Permite identificar proyectos que puedan impedir que los residuos plásticos lleguen a los ríos o mares o se viertan en el suelo.
- * Se centra en la gestión de residuos, aguas residuales y aguas pluviales en todo el mundo, con especial atención a las zonas fluviales y costeras de África, Asia y América Latina.
- * Para ser aptos, los proyectos deben demostrar que utilizan métodos eficientes y eficaces para reducir los residuos plásticos o el vertido de microplásticos.
- * Surgió en octubre de 2018 de la mano del Banco Europeo de Inversiones junto con los bancos de fomento francés y alemán: la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y KfW.
- * El objetivo, financiar proyectos por valor de 2.000 millones de euros que reduzcan los residuos plásticos para finales de 2023.
- * A comienzos de 2022 se alcanzó más del 80 % de este objetivo, con proyectos que beneficiarán a más de 20 millones de personas que viven en África, Asia, América Latina y Europa.
- * En octubre de 2020, se sumaron a la iniciativa la Cassa Depositi e Prestiti (CDP), institución nacional italiana de fomento así como de cooperación y desarrollo, y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), banco de fomento español. Y en febrero de 2022, se incorpora el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

La limpieza de los océanos es esencial para un planeta sostenible

co destacados bancos públicos de fomento, al fortalecimiento de la iniciativa Clean Oceans, con la duplicación de su presupuesto.

Este compromiso, “demuestra que los bancos públicos de fomento colaboran estrechamente con las partes interesadas costeras y fluviales para reducir la contaminación por plásticos en los océanos, que en gran medida se deriva de actividades terrestres. También estoy encantado de que el BERD se haya sumado a esta iniciativa, reforzando así el Equipo Europa en su lucha por preservar los océanos”.

Así, el director general de la CPD, Dario Scannapieco, reconoció que para ellos la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales es un objetivo fundamental, “así como una de las prioridades del nuevo Plan Estratégico para 2022-2024. Nuestros compromisos con el logro de la Agenda 2030 no deben flaquear en un momento en el que estamos reconstruyendo nuestras economías. La CDP está dispuesta a desempeñar un papel activo



Residuos recuperados del mar.

en la promoción de asociaciones constructivas, espera unir fuerzas con sus socios de la iniciativa Clean Oceans y se complace en dar la bienvenida al EBRD como importante socio”.

Por otra parte, la presidenta del BERD, Odile Renaud-Basso, expuso su satisfacción al unirse a esta importante iniciativa para el futuro de los océanos y del planeta. “El sólido compromiso del BERD con las inversiones ecológicas y su

historial de lucha contra la degradación medioambiental en ecosistemas marinos, como los mares Báltico, Negro, Mediterráneo y Rojo, nos convierten en los socios ideales para impulsar esta iniciativa. Nuestras operaciones para hacer más ecológicas las infraestructuras municipales, el transporte marítimo, así como en el sector inmobiliario y del turismo, supondrán una diferencia real en la reducción de los residuos oceáni-

cos, especialmente los plásticos”.

Planeta sostenible

Según el presidente del BEI, Werner Hoyer: “La limpieza de los océanos es esencial para un planeta sostenible. Me enorgullece el éxito de la iniciativa Clean Oceans y celebró la incorporación del BERD, nuestro nuevo socio en la lucha por esta ambición. Este tipo de cooperación es crucial para afrontar los retos globales y es un gran ejemplo del valor que puede aportar EIB Global, nuestra rama dedicada a las asociaciones mundiales”.

Asimismo, el presidente del ICO, José Carlos García de Quevedo, reconoció también que preservar la salud de los océanos “es una prioridad para consolidar el modelo de crecimiento y desarrollo sostenible. Teniendo presente este objetivo, y en calidad de banco de fomento, el ICO reafirma su compromiso con la iniciativa Clean Oceans. Estamos orgullosos de sumar nuestros esfuerzos, junto con otros bancos públicos de fomento, a los fundadores de esta iniciativa (la AFD, el KfW y el BEI) para alcanzar el objetivo que nos hemos fijado para 2025”.

Y Stefan Wintels, director general del KfW, aseguró que los océanos están sometidos a una fuerte presión: “contaminación, suciedad y sobrepesca, y su biodiversidad está

LIMPIEZA DE RÍOS Y CIUDADES COSTERAS

- **Recogida, tratamiento y reciclado de residuos, mejora de la recogida y el tratamiento de aguas residuales, para evitar que los plásticos lleguen a los ríos, océanos y zonas costeras.**
- **Mejor gestión de los residuos en los puertos, para reducir los vertidos de plástico procedentes de los barcos.**
- **Proyectos innovadores que mantengan los plásticos lejos de los océanos o fomenten los productos reutilizables o biodegradables.**
- **Gestión de las aguas pluviales en las ciudades, para evitar que los plásticos entren en los cauces de agua cuando se producen lluvias e inundaciones.**



Basura acumulada en redes de pesca

gravemente amenazada. Además, reconoció que les complace el nuevo reto marcado para el 2025 y que el BERD se haya sumado a la iniciativa. “Este paso, una respuesta conjunta europea a un reto global clave, refuerza nuestros esfuerzos comunes contra los residuos plásticos”.

Contaminación por plásticos

Se calcula que cada año llegan a los océanos más de 8 millones de toneladas de residuos plásticos. Los miles de millones de mascarillas y guantes utilizados durante la pandemia decoronavirus están agravando el problema. Esta contaminación es una amenaza para los estuarios, los arrecifes de coral, los peces y millones de familias que dependen de los océanos.

La mayor parte del plástico presente en los océanos procede de residuos vertidos en tierra o arrastrados por los ríos. La mejora en el tratamiento de las aguas residuales y la gestión de las aguas pluviales en muchos países en de-

El tratamiento y gestión de las aguas residuales y pluviales facilitaría interceptar parte de las 1,5 millones de toneladas de microplásticos antes de caer sobre los océanos

sarrollo permitiría interceptar parte de los 1,5 millones de toneladas de microplásticos que acaban cada año en los océanos. El rápido crecimiento de la población en muchas ciudades del mundo está aumentando la contaminación por plásticos.

GESTIÓN DE AGUAS RESIDUALES EN CIUDAD DEL CABO (SUDÁFRICA)

- El reto es el suministro de agua potable a más de cuatro millones de personas y el tratamiento de las aguas residuales. Las infraestructuras obsoletas no pueden seguir el ritmo de crecimiento tan rápido de la población.
- La ciudad posee 26 plantas de tratamiento, algunas se remontan a los años cincuenta del siglo pasado y muchas son ineficientes. Las aguas residuales no tratadas, incluidos los residuos plásticos, a veces llegan al océano. La escorrentía de aguas residuales es un peligro para la salud, especialmente en los municipios densamente poblados.
- KfW ha aprobado un préstamo de 80 millones de euros para la mejora y ampliación de varias plantas municipales de tratamiento de aguas residuales, así como una subvención de 1,2 millones de euros para formación y otra de 4,5 millones para medidas complementarias de apoyo a la ciudad. Las mejoras permitirán a la ciudad utilizar agua reciclada para el riego o los sectores industriales.

Los océanos proporcionan innumerables beneficios al planeta y a las personas, por ejemplo, alimentos, medicamentos, energías renovables y recursos naturales. Proporcionan unos ingresos y una dieta saludable a miles de millones de personas. El valor de los bienes y servicios producidos por los recursos marinos y costeros se estima en 2,5 billones de euros al año. Los océanos también son importantes para el clima. Absorben alrededor del 30 % del dióxido de carbono del planeta, amortiguando el impacto del calentamiento global. La iniciativa Clean Oceans

identifica proyectos que reducen la emisión de residuos plásticos en ríos, mares y tierra firme en todo el mundo, con especial atención a las zonas fluviales y costeras de los países más contaminantes, que principalmente se encuentran en Asia, África y América Latina. Una buena parte de los residuos plásticos llega a los océanos desde las diez principales cuencas fluviales de estos continentes, que carecen de acceso a sistemas regulares de recogida y eliminación controlada de residuos, así como de sistemas adecuados de gestión de las aguas residuales y pluviales. 

GESTIÓN DE LAS AGUAS PLUVIALES Y PROTECCIÓN CONTRA LAS INUNDACIONES EN BENÍN

- En Cotonú vive el 10 % de la población del país. En 2010, hubo inundaciones que causaron importantes daños y pérdidas económicas. Las fuertes lluvias continúan y, a través del drenaje a cielo abierto, se han vertido cantidades importantes de plástico y otros residuos en el lago Nokoué y en el golfo de Guinea.
- El BEI ha firmado un préstamo de 50 millones de euros para la mejora de la gestión de las aguas pluviales y la protección de las inundaciones cíclicas.

En tres años, se ha alcanzado el 80 % de su objetivo con 1.600 millones de euros para proyectos que reducen los vertidos de plásticos, microplásticos y otros residuos en los océanos

MEJORA DE AGUAS RESIDUALES EN ALEJANDRÍA (EGIPTO)

- Su planta de tratamiento de aguas residuales, construida a principios de los 90 ya no puede dar servicio eficaz a la población. El resultado, altos niveles de contaminación en el lago Mariout y el mar. El crecimiento demográfico de Alejandría impera la mejora de los servicios de saneamiento.
- El BEI ha firmado un préstamo de 120 millones de euros para la mejora del tratamiento de aguas residuales y modernizar la planta y la reducción de la cantidad de plásticos que llegan al mar.

MEJORA DEL SANEAMIENTO EN RATMALANA Y MORATUWA (SRI LANKA)

- Solo un 2,5 % de la población está conectada al alcantarillado, sobre todo en la zona de Colombo.
- La AFD está mejorando los servicios de saneamiento en Ratmalana y Moratuwa, zonas costeras muy pobladas y en expansión. Un préstamo de 75 millones de euros mejorará sus sistemas de saneamiento y beneficiará a 44.500 personas.
- Se aumentarán las plantas de tratamiento de agua, lo que reducirá gran parte de la contaminación y evitará que grandes volúmenes de residuos plásticos lleguen al Índico.

LIMPIEZA DE VÍAS FLUVIALES EN EL CENTRO DE CHINA

- El río Yangtsé y la región de su delta son una de las vías fluviales más contaminadas del mundo, contribuyendo a aumentar la contaminación del Pacífico. El crecimiento de la región ha provocado el deterioro de la calidad de las aguas y el aumento de la contaminación del aire y el suelo.
- El proyecto Green Urban Financing and Innovation trabaja en la mejora de los servicios de alcantarillado y el suministro general de agua. KfW ha firmado un préstamo de 150 millones de euros en unión con el Banco Mundial, con un préstamo de 200 millones de dólares, para evitar que los contaminantes lleguen al río y al océano..

El Puerto de Barcelona invierte 8 millones en una nueva lonja

La nueva lonja de Barcelona dedicará espacios específicos al pescado blanco y al pescado azul e incluirá todos los servicios para el desarrollo de la actividad pesquera. Las instalaciones incorporarán la primera comunidad energética del Port de Barcelona con el objetivo de garantizar su sostenibilidad ambiental.



La futura lonja tratará de hacer más eficientes los servicios pesqueros.

El Port de Barcelona invertirá cerca de 8 millones de euros en la construcción de la futura lonja de pescadores, unas instalaciones que estarán abiertas a la ciudadanía. El proyecto del nuevo edificio y de urbanización del entorno hará visible y dará a conocer la actividad pesquera que se desarrolla en Barcelona, a la vez que abre esta zona del Port Vell a los ciudadanos.

El 3 de marzo se presentó el proyecto de la futura Lonja en un acto celebrado en el mismo muelle de Pescadores, con la participación del presidente del Port de

Barcelona, Damià Calvet; el director general, José Alberto Carbonell; el subdirector general de Infraestructuras y Conservación, Ramon Griell; y el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barcelona, José Manuel Juárez.

El Consejo de Administración del pasado mes de noviembre aprobó iniciar el expediente para la licitación de la futura lonja de pescadores, un proyecto que incluye la construcción de un edificio de 3.233 m² y la urbanización del entorno, de 24.103 m². Está previsto el inicio de las obras el último trimestre de 2022.

El proyecto del nuevo edificio dará a conocer la actividad que presta el sector pesquero

El proyecto, que tiene un plazo de ejecución de diecisiete meses, estructurará la futura lonja de pescadores en tres bloques con el objetivo de hacer más eficientes los servicios que requieren las diferentes modalidades de pesca que se desarrollan en Barcelona -cerco y arrastre- y que conllevan las capturas de pescado azul y pescado blanco. Esta separación por tipo de pescado hará más ágiles las subastas y los procesos de preparación, envasado y facturación del pescado.

La futura Lonja, que acogerá las oficinas de la Cofradía de Pescadores de Barcelona, salas de reuniones y formación y todos los servicios necesarios, también incorpora dentro del proyecto la nueva fábrica de hielo, que entró en servicio a finales del año 2016.

Remodelación del área pesquera

La nueva lonja de pescadores forma parte de un proyecto de remodelación integral del conjunto de instalaciones pesqueras de Barcelona que tiene un doble objetivo: garantizar el futuro desarrollo de la actividad pesquera en Barcelona bajo criterios de sostenibilidad y competitividad; y abrir esta área del Port Vell a la ciudadanía. Por esta razón, el proyecto incorpora una pasarela que se iniciará junto a la Torre del Reloj y pasará a lo largo de todo el edificio, y unos grandes ventanales permitirán que los visitantes puedan ver la actividad que se realiza dentro de la lonja, especialmente la subasta del pescado.

“La actividad pesquera en Barcelona es tan antigua como el Puerto. Los pescadores de Barcelona son un colectivo muy apreciado, tanto por todas las personas que forman la Comunidad Portuaria de Barcelona como por el conjunto de los ciudadanos”, ha manifestado el presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet, quien añadió que “la administración portuaria tiene el deber de velar para que nuestros pescadores dispongan de las infraestructuras necesarias para desarrollar su actividad en las mejores condiciones”.

En el mismo sentido, Calvet añadió que “la nueva lonja de pescadores es un proyecto “transparente” que permitirá que los visitantes vean la actividad que se desarrolladentro. Queremos acercar la actividad pesquera y la cultura del mar a los ciudadanos”.

José Manuel Juárez, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Barcelona, destacó que “con estas nuevas instalaciones seremos pioneros y ejem-



La nueva lonja forma parte de un proyecto de remodelación integral de las instalaciones pesqueras de Barcelona.



La actividad pesquera en Barcelona es tan antigua como el Puerto.

plares en la difusión de la cultura de los pescadores y de la cultura marinera”.

La primera comunidad energética del Port de Barcelona

La futura lonja de pescadores acogerá la primera comunidad energética del Port de Barcelona. Las comunidades energéticas son sistemas capaces de producir energía de origen renovable que es gestionada y consumida en sus propias instalaciones. La Comunidad Energética del muelle

de Pescadores aprovechará las superficies de las cubiertas existentes y futuras (almacenes, aparcamientos y lonja) para ubicar un sistema de placas solares que permitirá alimentar las diferentes instalaciones del muelle (fábrica de hielo, lonja, etc.). La instalación fotovoltaica y de almacenamiento situada en la cubierta de la lonja contará con 359 placas solares que generarán una potencia nominal de 100 kW y una capacidad de almacenamiento de 70kWh. Esta instalación de energía solar permitirá un ahorro anual de 54 toneladas de CO₂. 

Bilbao acoge la inauguración del primer ferry propulsado por gas natural licuado

El primer ferry propulsado por gas natural licuado (GNL) de la naviera francesa Brittany Ferries, el "Salamanca", ha realizado su viaje inaugural Portsmouth-Bilbao-Portsmouth, un trayecto que se repetirá dos veces por semana a partir de ahora. Para conmemorar esta primera singladura, se celebró en el puerto vizcaíno un acto protocolario, seguido de una visita al propio buque, en el que se reunieron los principales responsables de la naviera bretona y de la comunidad portuaria bilbaína.

El Salamanca tiene 215 metros de eslora, casi 30 de manga, diez cubiertas y 2,7 km. lineales para vehículos. Cuenta con una tripulación compuesta por 85 miembros, una capacidad para más de 1.000 pasajeros y se convertirá en el primer barco propulsado por GNL que opere regularmente en el Canal de la Mancha.

El GNL (Gas Natural Licuado) es hoy en día la mejor opción para poder reducir el impacto medioambiental de las navieras, pero es probable que con el paso del tiempo sea sustituido por otras opciones. Cuando esto suceda, el Salamanca estará preparado para ello, ya que ha sido diseñado para ser capaz de cambiar en un futuro a fuentes de energía aún más limpias.

Sostenibilidad medioambiental

El CEO de Brittany Ferries reafirmó el "compromiso con la sostenibilidad medioambiental" que supone este nuevo barco al que seguirá la incorporación de su gemelo, el "Santoña", el año próximo. Posteriormente, en 2025 está prevista la llegada de dos nuevos buques híbridos (GNL + electricidad) para la conexión del Canal de la Mancha, entre los puertos de Portsmouth con St. Malo y Caen.

Esta línea de sostenibilidad es la que persigue el puerto de Bilbao con su estrategia de "puerto verde" presentada recientemente. Según el presidente Barkala, la alianza con Brittany Ferries favorece el transporte multimodal, con camiones realizando sus rutas por mar, y apoya el transporte marítimo de corta distancia. Además, la propulsión por GNL ha servido como



El Salamanca tiene 215 metros de eslora y 30 metros de manga



Cubierta preparada para acoger a vehículos



El camarote cuenta con todas las comodidades

“tractor” para la instalación por parte de Repsol de una gasinera en el puerto de Bilbao en la que el “Salamanca” recargará 500 metros cúbicos de gas dos veces por semana, comenzando en su próxima escala del sábado.

Operarios de la gasística ultiman ya esta instalación en el muelle y realizan las últimas pruebas de bunkering. Además de al buque de Brittany Ferries, esta instalación dará servicio a otros barcos propulsados por GNL que necesiten repostar en el puerto de Bilbao. Asimismo, la eficiencia hidrodinámica y el excelente comportamiento en el mar han permitido la instalación de sólo dos motores en lugar de cuatro en buques equivalentes, lo que representa un considerable ahorro de energía. Dado que los motores propulsados por GNL producen casi cero emisiones de óxido de azufre, el “Salamanca” no necesita un depurador integrado, lo que significa un menor consumo eléctrico. Tampoco se necesitan hélices de popa porque las hélices de proa funcionan con timones de aleta, del tipo de alta elevación con bordes de ataque retorcidos, lo que suaviza los giros a babor.

Gasinera de Repsol

La adopción del GNL como combustible ha requerido que el Puerto de Bilbao cuente con una infraestructura para repostar. En este caso, de la mano de Repsol se ha instalado un tanque criogénico con una capacidad de almacenamiento de 1.000 m³ que permite mantener el gas natural en estado líquido a -160°C. El diseño flexible de la terminal le permite dar servicio a diferentes buques en el futuro, lo que representa una importante oportunidad de descarbonización para las operaciones portuarias. El proyecto se beneficia de una inversión de más de 10 millones de euros por parte de Repsol, y será cofinanciado por la Comisión Europea a través del programa CEF- Connecting Europe Facility.

El barco ha sido construido en China, pero con diseño y acabados europeos. Así, del interior del buque se encargó el arquitecto sueco Richard Nilsson, que trabajó estrechamente con el especialista alemán en interiores marinos Rheinhold & Mahla, una empresa que también equipa cruceros de alta gama. La empresa griega Aluminox Marine se encargó del equipamiento de las cocinas y el bar, y la instalación de las obras de arte y los accesorios y acabados específicos fue realizada en España por Oliver Design. 



Las instalaciones son extraordinarias.



El bar ofrece una imagen mejor que muchos de los existentes en tierra



Desde la izquierda: Christophe Bergeroux, capitán del “Salamanca”; Christophe Mathieu, director general de Brittany Ferries; Ricardo Barkala, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

El Puerto de Huelva destinará más de 26 millones de euros a la construcción de una nueva doble rampa para tráfico rodado en el Muelle Sur

Saca a licitación pública la construcción de esta infraestructura, que permitirá operar cuatro buques a la vez

El Puerto de Huelva destinará una inversión de 26,1 millones de euros con fondos propios de su Plan de Empresa de 2022 para la construcción de una nueva doble rampa para tráfico rodado (ro-ro) en el Muelle Sur, una infraestructura que se sumará a la doble rampa ya existente y permitirá operar hasta cuatro buques tipo ferry a la vez, contribuyendo así a las perspectivas de crecimiento de nuevas líneas de tráfico marítimo en este espacio dedicado a la mercancía general convencional, rodada y contenerizada.

La presidenta del Puerto de Huelva, Pilar Miranda, ha manifestado que la puesta en marcha de esta infraestructura, “la construcción de una doble rampa ro-ro en el Muelle Sur representa una apuesta por la calidad y la eficiencia en la mejora de los servicios e infraestructuras que el Puerto de Huelva ofrece a las navieras. De esta forma, aumentaremos la operativa, permitiendo atracar cuatro buques a la vez. Esta actuación potenciará nuestra competitividad y posicionamiento como nodo de referencia multimodal del suroeste europeo”.

Ante estas perspectivas de crecimiento, el Puerto de Huelva ha sacado a licitación pública la construcción de esta plataforma, unas obras con un periodo de ejecución de



Responsables del Puerto de Huelva gestionan una inversión millonaria para la ampliación del muelle.

16 meses, que cuentan con la reciente aprobación del Consejo de Ministros a iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En el Muelle Sur operan buques tipo ferry de las compañías Naviera Armas Trasmediterránea, Baleària y Fred. Olsen Express, que transportan mercancía y pasajeros, con tres salidas regulares semanales entre Huelva y las Islas Canarias.

Con Enagás

El puerto de Huelva y Enagás, que cuenta con una planta de regasificación en la zona de servicio portuaria, analizan la situación actual de la planta de regasificación de Huelva, ante un posible incremento de la

llegada de buques de gas natural licuado (GNL) ante los diversos acontecimientos de la coyuntura mundial.

En este contexto, Pilar Miranda ha asegurado que “estamos trabajando junto con Enagás para aumentar la competitividad del puerto de Huelva en materia de Gas Natural Licuado, ya que tenemos un posicionamiento estratégico al contar con una de las plantas de regasificación más importantes de España, situada en el eje sur Atlántico, lo que facilita la llegada de buques procedentes de países productores de este tipo de energía tan demandada en la situación actual”. 

Nodosa entrega el buque multicargo 'Arpaarti Artica' para el Ártico

Nodosa ha entregado el buque multicargo 'Arpaarti Artica', el primero de los dos buques especiales multicargo, frigoríficos y containers, que el astillero está construyendo para Royal Arctic Line.

Los dos portacontenedores que Nodosa Shipyard construye en Marín son para una empresa de transporte de mercancías entre Europa y Groenlandia. El primero, el 'Arpaarti Artica' finalizó la fase de armamento a flote. De esta manera, es la primera entrega que Nodosa realiza para la isla ártica, según explicó el director comercial de la empresa marinense, José Ramón Regueira.

El segundo portacontenedores será el 'Tilioq Artica'. Por ello, pasará por el mismo proceso que su hermano gemelo para que pueda estar listo para



Nodosa ha entregado el primero de los dos buques especiales multicargo

su entrega a lo largo de las próximas semanas. Además, Nodosa lidera un proyecto para el diseño y fabricación de un remolcador a base de hidrógeno. El presupuesto, todavía pendiente de concretar, rondaría los

40 millones de euros. Su proyecto se incluye en el consorcio H2 Tug, una iniciativa en la que cuenta con la importante participación de Siemens y Pymar (Pequeños y Medianos Astilleros en Reconversión).



- > Cadenas para la pesca
- > Pie de Gallo inoxidable



Astilleros Zamakona pone la quilla del remolcador para Salvamento Marítimo



Zamakona está llevando a cabo el primer buque de salvamento marítimo preparado para operar con drones

La factoría de Astilleros Zamakona, en Santurtzi, ha sido escenario de la puesta de quilla de un nuevo buque remolcador para Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La puesta de quilla fue una celebración simbólica con la que se señala el inicio de la construcción de una nave. A él le seguirán otros dos hitos: la botadura, prevista para febrero de 2023, y la entrega definitiva, en octubre de ese mismo año.

Este nuevo buque, para el que todavía no se ha decidido el nombre, es del tipo remolcador de altura, especializado en salvamento de la vida humana en la mar, remolque y en lucha contra la contaminación. Ha supuesto una inversión de 52,5 millones de euros.

Se trata del primer buque de salvamento con todo preparado para operar con drones

Su construcción está enmarcada en el Plan Nacional de Salvamento 2021-2024 –de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo–, que se aprobó en diciembre pasado y tiene entre sus líneas más importantes la modernización de los medios, con el objetivo de dar un servicio eficaz y eficiente.

El nuevo remolcador tiene 82,35 metros de eslora y 18 de manga, y su zona de habilitación tendrá capacidad para

alojar a 16 miembros de la tripulación y 26 de operaciones especiales. El nuevo buque incluirá, entre otros, un sistema de mejora del comportamiento en la mar mediante tanque pasivo, un sistema de posicionamiento dinámico DP-2, tracción a punto fijo -board pull- de 200 toneladas y un sistema de lucha contraincendios. Se trata del Primer buque de Salvamento Marítimo preparado para operar con drones.

Todo ello, le hace único dentro de la flota, es que es el primer buque que podrá operar con estos vehículos aéreos en búsquedas en la mar. Por ello, incluye una cubierta de vuelo para drones de hasta 9 metros y un hangar con capacidad simultánea para dos drones, con lo que se mejora la capacidad de manejo de todas las situaciones a las que se hace frente en Salvamento Marítimo. 🌊

Hydro Systems presenta mejoras tecnológicas en la reducción de emisiones contaminantes

Hydro Systems, fabricante de máquinas generadoras de oxihidrógeno, participó en Infra Relatiedagen, la feria más importante del sector de la construcción de los Países Bajos, que tuvo lugar en Hardenberg, los días 29 a 31 de marzo de 2022 juntamente con la empresa fabricante de motobombas Casal.

En el marco de este encuentro internacional, Hydro Systems presentó con una gran aceptación su máquina Migjorn. Fueron muchas las empresas que se interesaron por los resultados que este equipo representa para la reducción de emisiones contaminantes, reducción del

consumo de combustible y el incremento en la eficiencia del motor. Adicionalmente, Hydro Systems también presentó un conjunto de herramientas que incorporan mejoras tecnológicas en comunicación, y análisis y control de CO2.

Algunas de las que despertaron mayor interés fueron las del control de niveles de combustible y agua, el control de batería y la de localización de la máquina por GPS, en caso de sustracción de cualquiera de estos elementos. En estas presentaciones tecnológicas se destacó la fiabilidad y facilidad de uso de los equipos



Máquina generadora de oxihidrógeno.



Powered by a quadruple Volvo Penta IPS900 installation, the Njord Odin is a fast-going service vessel for offshore wind farms. Excellent performance, unsurpassed maneuverability and low fuel consumption improve both efficiency and operational cost.

www.volvopenta.com

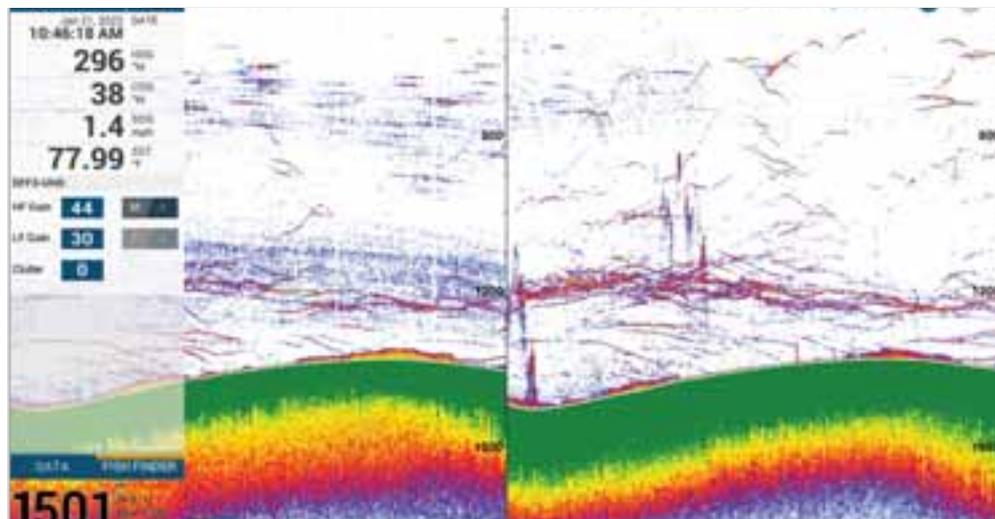
VOLVO PENTA IPS 900

VOLVO PENTA

No obstante, la mayor expectación recayó en el sistema de limpieza de partículas desarrollado por el departamento de I+D de Hydro Systems, con capacidad para reducir a unos niveles mínimos la cantidad de emisiones contaminantes que se expulsan al medio ambiente, incluso por debajo de los requerimientos normativos que exige la Unión Europea. Una importante aportación en el objetivo de que las empresas puedan alcanzar los valores de las nuevas normativas europeas que ya se aplican desde el inicio de 2022.

Hydro Systems, con más de diez años de experiencia desarrollando soluciones para la reducción de emisiones y la mejora del rendimiento de los motores, consiguió dejar huella en una feria en la que cada vez más existe una preocupación por la calidad del aire y el cambio climático. Esta compañía también participó en Le salon fluvial Saint Jean de Losne, la feria más destacada del sector de embarcaciones fluviales en Francia, país en el que Hydro Systems ha iniciado su implantación. En ella se subrayó el importante trabajo que la empresa está realizando para conseguir que los motores de explosión alcancen una mayor eficiencia y, por tanto, un ahorro significativo en el consumo de combustible. Las empresas y profesionales con interés en seguir el desarrollo de estos avances podrán encontrar de nuevo a Hydro Systems en Navalía, la Feria Internacional de la Industria Naval que tendrá lugar en Vigo, del 24 al 26 de mayo, y que ha conseguido situarse como líder en el escalafón de este sector en España y entre las tres primeras del sur de Europa.

Furuno innova con una sonda TruEcho Chirp



La sonda de Pesca TruEcho CHIRP™, de alta potencia, DFF3-UHD para NavNet TZtouch3 ofrece la capacidad de ver los peces y la estructura del fondo más profundo y claro que nunca. El procesamiento de la señal digital superior de Furuno interpreta los ecos de los peces y las estructuras submarinas con una claridad, precisión y resolución incomparables, a profundidades sin precedentes: «¡estamos hablando de escalas de profundidad de hasta 15,000 pies!», señalan y capaz de transmitir en rangos de frecuencia CHIRP bajo, medio y alto. Su salida de alta potencia se traduce directamente en una mayor capacidad de resolución y profundidad. El DFF3-UHD también es compatible con el versátil MFD Black Box NavNet TZtouch2 TZT2BB. El DFF3-UHD proporciona una increíble salida de potencia de 2kW o 3kW a un transductor de banda ancha compatible, transmitiendo a través de un espectro de frecuencias para garantizar que los ecos en su pantalla sean nítidos y claros en todos los rangos.

El DFF3-UHD recoge datos más extensos y de mayor cali-

dad que las sondas de pesca tradicionales de doble frecuencia y alta potencia, lo que brinda ventajas significativas en la claridad de la señal y la definición del eco. Esto le ayudará a encontrar sus especies más preciadas, piezas en campeonatos y carnada, incluso cuando están muy juntos o cerca del lecho marino. Con cada pulso, el DFF3-UHD transmite y recibe retornos a través de una combinación de rangos de frecuencia baja, media o alta de 25 kHz a 242 kHz, mostrando detalles impresionantes de bolas de cebo y objetivos de peces individuales prácticamente en cualquier lugar de la columna de agua.

Otras funciones del DFF3-UHD incluyen A-Scope, alarma (pescado, profundidad y temperatura) y modos automáticos mejorados de crucero o pesca para adaptarse a su estilo de navegación. Se requiere un transductor CHIRP de alta potencia compatible. Los navegantes que han estado buscando opciones CHIRP de alta potencia deben echar un vistazo al nuevo DFF3-UHD de Furuno. Para

obtener más información sobre la gama completa de productos electrónicos marinos de Furuno, contacte con su distribuidor de Furuno más cercano o visite sus sitios web en www.furuno.es y www.NavNet.com.gl. Por otro lado, los navegantes con sistemas NavNet TZtouch, TZtouch2 o TZtouch3 y espacio limitado para una antena de radar, están encantados de conocer esta nueva opción de Furuno que incorpora todas las características de los sensores. Doppler de estado sólido, y que hacen que sus radares NXT sean imprescindibles.

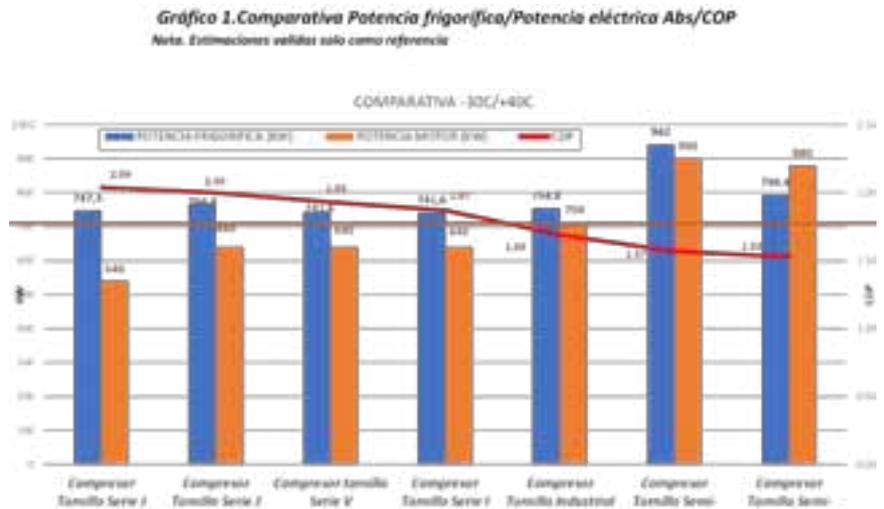
El nuevo sensor de radar Furuno DRS2D-NXT, ofrece todas las características de los radares NXT más grandes en un radar compacto de 19". El sensor de radar DRS2D-NXT es la solución perfecta para las embarcaciones más pequeñas o para aquellos que desean un radar de respaldo compacto con las mismas características y modos que ofrece su radar más grande. 🌊

Mycom-Mayekawa, compresores más eficientes con un gran ahorro de combustible

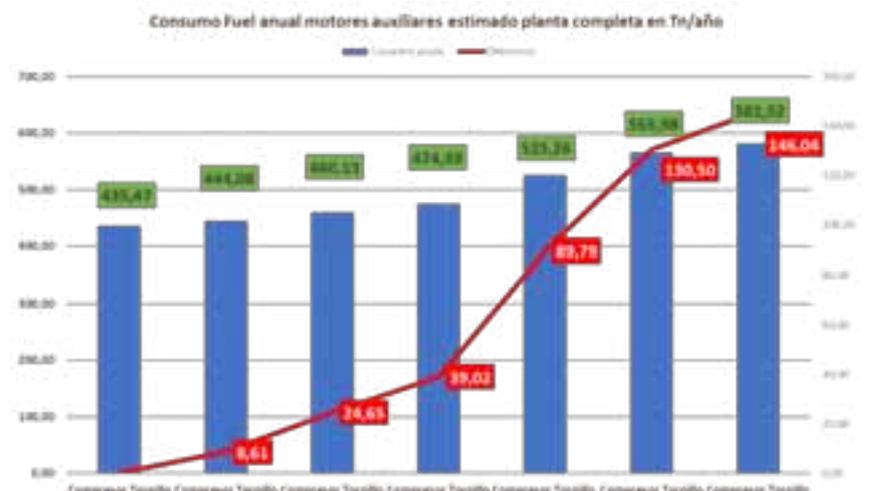
El incremento del precio del combustible en general, y en particular para los buques pequeños, requiere de la necesaria adopción de medidas de ahorro y reconsiderar los criterios de selección de los compresores de abordaje, siendo ahora imprescindible dar a la eficiencia la importancia que requiere en el proceso de decisión, ya sea para un buque nuevo o para la reforma y mejora de uno existente. La empresa Mycom, dentro de su afán divulgativo y de asesoramiento, ha realizado algunos estudios preliminares comparativos, sobre la influencia de la selección de los compresores de la instalación frigorífica en el consumo de combustible estimado de un Buque Pesquero.

El objeto es establecer ordenes de magnitud en condiciones teóricas, que puedan facilitar la selección de compresores que minimicen el consumo de combustible. Presentamos a continuación algunas de estas comparativas, y en concreto la realizada para un buque atunero con una capacidad de congelación diaria de 120 Tn/día, 1700 m³ de capacidad en cubas y 79 mts de eslora, utilizando en todos los casos Chillers de Amoniac/Cloruro Cálcico. Para esta comparativa hemos utilizado compresores Mycom, Serie J, Series V y Series I, además de otra solución con compresores industriales y dos soluciones con compresores semiindustriales abiertos.

Los resultados los presentamos en el Gráfico nº 1, donde comparamos la diferencia de eficiencia y potencia, y en el Gráfico nº 2, donde reflejamos la diferencia de consumo de combustible generado. Los datos más destacables que revela en Gráfico nº 1 son: 1- La diferencia de eficiencia entre Mycom y la opción de menor rendi-



En función del compresor el consumo de combustible es muy diferente



Los ahorros de combustible son fundamentales para el barco

miento es del 25%. 2- La elección de la opción Mycom nos permitiría reducir la potencia a considerar en el balance eléctrico para el diseño de nuestra planta de generación en un 38.63%, en la condición de máxima potencia demandada. Gráfico 1. Comparativa Potencia frigorífica/Potencia eléctrica Abs/COP.

Para generar el Gráfico nº 2, hemos considerado un motor principal de 5000 kw y 0.9Th/h de consumo y una planta con tres motores auxiliares

de 1000 kw cada uno y 0.19Tn/h de consumo, del cual podemos destacar: 1- La solución menos eficiente va a consumir, de inicio, 146 Toneladas más de combustible que la opción Myciom. 2- Con Myycom será posible ahorrar, de partida, un 3% del consumo total de combustible de nuestro buque. Ahorro que se incrementará cuanto menor sea el tiempo necesario para llenar nuestras bodegas, mejorando aún más la rentabilidad de la campaña. 🌊

Colindres: Los Astilleros Reales

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta



Flota de Colindres en el puerto .



Puerto de Colindres

En la Plaza del Quinto Centenario de la localidad cántabra de Colindres, muy cerca del veterano Puente de Treto, se alza un monumento que pasa inadvertido para muchos. Es de estructura modernista y en él están representados varios cuerpos entrelazados. Sobre ellos la estructura de una carabela. Al pie se puede leer:

“De tus astilleros reales

Navíos galeones

Donaste para mil mares

Que engrandecieron tus nombres.

A los hombres y mujeres de Colindres

Que con su aunado esfuerzo

Llevaron por todo el mundo

Su generosa grandeza”.

El tema del descubrimiento de América fue uno de los que daban más brillo a los maestros de las antiguas escuelas que ahora ocupa el ayuntamiento cántabro, ya que los antepasados de sus alumnos jugaron un gran papel en la construcción de aquellas carabelas que cruzaron el Atlántico hasta conseguir su objetivo a duras penas. Me imagino a aquellos rapazuelos embelesados, escuchando unas gestas de las que se sentirían orgullosos por la parte protagonista que de alguna forma les tocaba.

Los niños actuales apenas si llegan a esta parte del puerto para interesarse por la circunstancia, pero sobre todo por conocer el lugar donde estuvieron los legendarios astilleros de Falgote de donde probable-

La cumbre del artesanado naval

mente salieron “La Pinta” y “La Santa María”, dos de las tres carabelas que llevó Colón en su primer viaje descubridor.

CON PEDIGRÍ REAL

Nada tiene de extraño que se señale dónde estuvo ubicada tan ilustre fábrica cuyos orígenes se pierden en el tiempo. Se sabe que ya se trabajaba en Falgote en 1475 construyendo naos que gozaron de enorme fama. Las que llevó Colón cumplieron su cometido y por tanto sus artesanos recibieron notables parabienes.

El éxito alcanzado con el descubrimiento proporcionó un gran impulso al taller.

Los numerosos pedidos que llegaban desde la Corte y la satisfacción de los acabados sirvieron para que en 1618 el monarca Felipe III llegara a un acuerdo con la hermandad de las Cuatro Villas de la Costa a fin de conceder a los de Falgote el título de Astilleros Reales.

Las Cuatro Villas de la Costa eran San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro-Urdiales. Merced a sus buenos acabados en materia naval habían conseguido una especie de reconocimiento de la corona en forma de fueros reales concedidos por el rey Alfonso VIII al que la Historia conoce como ilustre ganador de la Batalla de las Navas de Tolosa.

Huelga decir que aquellos eran tiempos en que las grandes batallas navales precisaban de enormes flotas de navíos especialmente preparadas para destrozarse a los enemigos con la habi-



Monumento a los Astilleros de Falgote



Puente de Treto

lidad de buenos artilleros, pero también manejando precisos cañones.

EL COMPLEJO INDUSTRIAL

A lo largo de la Edad Moderna, el estuario del río Asón fue uno de los centros de actividad naval más importantes de la península debido tanto a las idóneas condiciones geográficas de la bahía como a la gran tradición marítima de sus principales poblaciones

ribereñas.

Sus puertos fueron focos importantes de exportación de metales y cítricos hacia el mundo atlántico, y su bahía lugar de concentración de flotas reales previas a su partida hacia cualquier parte del imperio. Sin embargo, su mayor proyección estuvo en la construcción naval para la corona.

El astillero de Falgote ya trabajaba en 1475

Aquí se construyeron barcos para la Armada Invencible de Felipe II. El buen acabado de los navíos y el trajín de los astilleros de Colindres puso de los nervios a los franceses que, a lo largo de 1639, intentaron destruirlos mediante repetidos ataques para acabar siendo rechazados desde la Torre de Treto.

Hasta 1727, los actuales municipios de Colindres, Laredo y Santoña colaboraron para poder dar soporte al enorme reto social y tecnológico que significaba la botadura y disposición de enormes galeones que debían cubrir dos rutas singulares:

Una atravesando el Atlántico para traer lo que se estaba espoliando en el Nuevo Mundo y otra hacia las Indias para comerciar con especies.

A decir verdad, aquella artesanía no hubiera tenido el eco histórico que tuvo si no hubiera sido complementada por los productos que salían de las factorías próximas de La Cavada y Marrón.

“La Pinta” y “La Santa María” salieron de sus bancadas



Estos navíos de la Armada Invencible se hicieron en Colindres.



Astilleros de Colindres.

LOS PRIMEROS ALTOS HORNOS

Todo empezó cuando llegó a la localidad cántabra de Liérganes Juan Curtius, un empresario flamenco que había conseguido en exclusiva el suministro de pólvora para el ejército español. Su especial situación social le permitió montar un complejo industrial siderúrgico como jamás antes se había conocido: Los primeros altos hornos de la península donde se fundirían cañones para los navíos que se construían en Falgote.

Hubo algunos cañones ejemplares que llegaron a crear leyenda, como aquel de 24 libras, 20 calibres de lon-

gitud 3.000 Kgs. de peso que salió de la factoría de La Cavada según el reglamento de 1728 y fue instalado en el Fuerte de San Carlos de Santoña entre los años 1765 y 1774. Dado el año en que fue fundido, es posible incluso que procediese del desguace de algún navío de línea.

Ante la inminente entrada de las tropas napoleónicas en Santoña, el cañón fue arrojado al mar por orden del entonces gobernador militar de la villa y posteriormente director de La Cavada, Wolfgang de Mücha. Recuperado el año 2000 fue cedido al Museo de la Real Fábrica de La Cavada donde se puede ver en la actualidad.



Alegoría en la Cofradía de Pescadores «San Ginés» de Colindres.

Los cañones que se llevaban sus barcos procedían de la fábrica de La Cavada

Otro cañón con pedigrí fue el que se hizo para la fragata "Prueba", conocida históricamente por haber participado en 1819 en la expedición del "San Telmo" a la Antártida. El navío, botado en 1800 en El Ferrol, disponía de un total de 434 cañones.

El modelo cántabro, recamarado y capaz de disparar balas huecas, llenas de metralla o pólvora, era una de las escasas piezas de estas características que se fabricaron en el mundo en el siglo XVIII. Lo encontraron semienterrado, haciendo de noray; esto es, de asegurador de amarras. También fueron famosos los cañones modelo Almirantazgo que salieron de la misma factoría.

LA BUENA FAMA DE LO BIEN HECHO

Los altos hornos de La Cavada llegaron a tener una gran resonancia en la



Mapa de las Construcciones Navales a orillas del Asón.

Europa de la época. La firma de Curtius llegó a ser toda una garantía desde 1628, cuando empezaron a fundirse los primeros cañones de hierro españoles. En la operación se utilizó mineral extraído de las minas de Peña Cabarga que tenía una calidad similar a los del Reino Unido, Francia o Alemania.

Diez años después y gracias a las innovaciones introducidas por Jorge de Bande, Julio César Ferrutino y Gil Engelberto de Heuveforge, se pudo aligerar el peso de los cañones en un 35%, así como una gran mejora en la calidad. Estos "cañones aligerados" fueron los mejores del mundo durante más de un siglo.

Las anclas se hacían en Ampuero

La clave de estas mejoras parece ser que radicaba en la combinación de nuevos minerales de hierro, tales como la goethita y hemathita de Somorrostro, y lahemathites parda de Peña Cabarga.

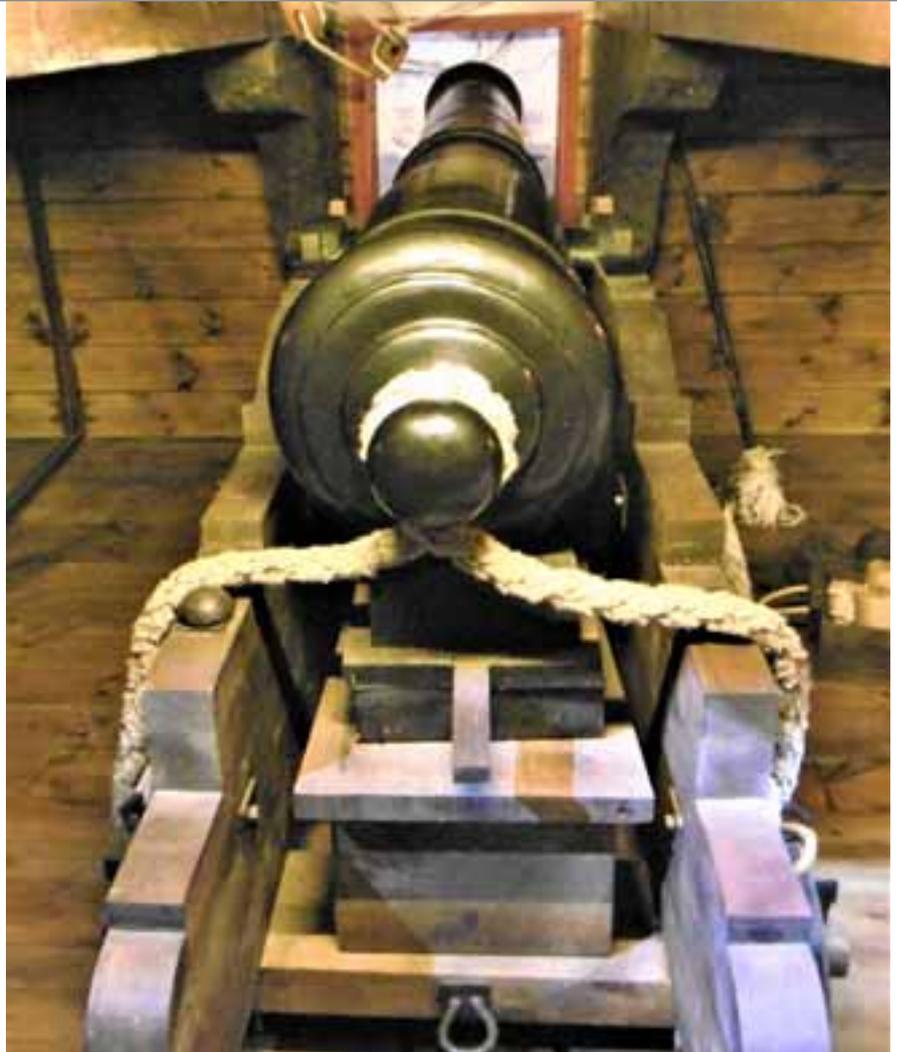
Como se puede suponer, Colindres, Liérganes y Ampuero llegaron a complementarse perfectamente a la hora de dejar los navíos listos para iniciar su periplo aventurero. Esta intensa actividad naval tuvo un enorme impacto social y estratégico en la comarca y contribuyó a configurar los modos de vida de sus habitantes.

LA MARISMA

La conjunción de Colindres y el mar quedaría incompleta si no citara al merecido Monumento al Pescador que tanto ha tenido que ver a lo largo de la historia de la localidad y a las marismas, el paisaje diario para cualquier nativo. ¿Quién no se ha enfangado alguna vez por uno u otro motivo?

La marisma de Colindres ocupa una superficie aproximada de 90 hectáreas sumando las áreas intermareales del norte del municipio que limitan con Laredo, así como la ría y áreas intermareales del sur, compartidas con Bárcena de Cícero, Voto y Limpias.

Históricamente la marisma ha sido utilizada tanto por las aves como por el ser humano como fuente "inagotable" de recursos. Su alta productividad de crustáceos, moluscos, anélidos y peces, así como el propio suelo, han sido muy codiciados llegando a poner en riesgo la propia supervivencia de dichas áreas intermareales.



Cañón forjado en La Cavada



Marismas de Colindres

Ejemplo de ello es el gran dique que podemos observar actualmente desde el paseomarítimo de Colindres, como vestigio de un macroproyecto de desecación con fines industriales.

El aspecto de la marisma cambia completamente con el ritmo mareal. La marea baja es el período de mayor actividad tanto para las aves como para el ser humano dedicado al marisqueo. Por el contrario, la pleamar es tiempo de descanso.

Aquí invernan todos los años miles de aves acuáticas constituyendo el humedal más importante del norte de España para la avifauna. 🌊

Gaztelagun: ayudas para el alquiler



Programa Gaztelagun

www.euskadi.eus/gaztelagun

Si tienes entre 18 y 35 años, el programa Gaztelagun te ayuda a pagar una parte del alquiler.

Comprueba si cumples los requisitos e infórmate en:
www.euskadi.eus/gaztelagun



La ingeniosa historia de la flota congeladora gallega

El Lemos, construido por Astilleros y Construcciones (Ascón) en Vigo en 1961 para Pescanova, fue el primer arrastrero congelador de la historia, representando un salto tecnológico que permitió conservar las capturas a bordo ultracongeladas dando acceso a los ricos y lejanos caladeros del hemisferio sur, suponiendo toda una revolución que cambió para siempre el mundo de la pesca

La riqueza que ha dado la flota congeladora a Galicia y España no tiene parangón. El ingenio, creatividad y emprendizaje supo crear una flota que ha sido objeto de muchos análisis. El Concello de Moaña presentó un importante trabajo de recuperación de la memoria laboral y fabril realizado por Marisa González y Eugenio Rouco con la coordinación de Manuel Pérez Rúa, basado en medio centenar de entrevistas a trabajadores de Ascón y de

la cantera sobre la que surgió esta empresa; de Pescanova, Conservas La Guía, Casa Mar o Pesaiba, entre otras. Una parte importante del estudio se centraba en Ascón, el astillero más importante de la ría. Y uno de los empresarios protagonista es un empresario, Davila, que hasta entonces explotaba la cantera de A Borna, con cuyas piedras se hicieron buena parte de los muelles y rellenos de Vigo (Berbés, Areal, el muelle de trasatlánticos), y un pequeño astillero

El astillero Ascón marcó un hito muy importante en la construcción de arrastreros

creado para aprovechar el espacio que dejaba la cantera, quien fichó a los ingenieros Alejandro Barreras y a Guillermo Gefaell, quienes implantaron una nueva organización del trabajo, basada en el sistema de control de tiempos para cada tipo de labor, con primas para quien las hiciera en menos horas, y una nueva forma de producción. Crearon, en realidad, lo que podría compararse a una cadena de montaje de una fábrica de coches.

El segundo impulso, que significó el despegue de Ascón y a la vez la revolución del congelado, vino de la

mano de José Fernández y Valentín Paz Andrade. El segundo, tras un viaje a Sudáfrica, comprobó la abundancia de los bancos de merluza y convenció al primero para construir lo que fueron los dos primeros barcos congeladores españoles.

Pescanova se los encargó a Ascón. En 1961 comenzaron a construirse el Lemos y el Andrade. Fernández, al tiempo, creó Pescanova. Ese mismo año salieron hacia Sudáfrica y Malvinas las dos embarcaciones. Regresaron a Vigo con las bodegas selladas. Fue el inicio de la revolución del congelado. Los astilleros encontraron un filón con la construcción de nuevos barcos congeladores. Ascón llegó a tener en plantilla casi 1.700 trabajadores tras comprar el astillero de Ríos en 1969. Por cada obrero fijo había otros tres de las diferentes contrataciones que hacen carpintería de habilitación, electricidad, etc. Era una plantilla excesiva para hacer frente a la crisis que ya se ve venir. A mediados de los setenta murió Dávila y su viuda vendió Ascón a Astilleros del Atlántico, que asumió, con métodos drásticos, la gestión de la crisis.

En los años sesenta, en Vigo, comenzaron a construirse arrastreros, arrastreros congeladores y camareros para Egipto y Chile, entre otros países; pero sobre todo para Cuba, que encargó en Vigo casi toda su flota pesquera.

Pero, la gran crisis que comenzó en los setenta. A principios de esta década se produce una caída en la demanda de arrastreros congeladores, sobre todo a causa del exceso de oferta de merluza congelada en el mercado español.

Después En febrero de 1978, los 1.640 trabajadores de Ascón iniciaron una huelga que duró ocho meses. Era la más larga de España. Al año siguiente comenzaron las regulaciones de empleo. En enero de 1982, tras una reunión de la dirección de la empre-

Todo comenzó con el Lemos

Pescanova nació en Vigo en 1960 de la mano del empresario José Fernández López, con la idea de aplicar a la industria pesquera la tecnología del congelado de la industria cárnica. Para ello, además de encargarse de la construcción de unas naves congeladoras en las que almacenaría el pescado capturado, realizó un encargo novedoso al ingeniero naval Alejandro Barreras, de Astilleros y Construcciones: el diseño y construcción de dos buques congeladores, el Lemos y el Andrade, para la pesca de merluza en aguas de Argentina y Sudáfrica. El 31 de julio de 1961, tras siete meses de construcción, Ascón entregaba a Pescanova el Lemos, el primer arrastrero congelador del mundo, construido con un coste de 30 millones de pesetas de la época. El Lemos tenía 52 metros de eslora por 8,5 de manga, y alcanzaba las 532 toneladas de registro bruto. Estaba tripulado por 32 personas, y era propulsado por un motor diésel de 700 kW de potencia, con el que conseguía una velocidad de servicio de 11,5 nudos. En su interior contaba con cuatro túneles de congelación de aire frío (a -30°C) con capacidad para congelar 20 toneladas de pescado al día y dos bodegas refrigeradas (a -20°C) con 250 toneladas de capacidad máxima. Almacenar el pescado congelado inmediatamente tras la pesca en sus bodegas le permitían al Lemos continuar pescando durante semanas, en lugar de tener que regresar a su puerto tras pocos días, lo que también le posibilitaba farenar en caladeros más lejanos. El 8 de septiembre de 1961 el Lemos dejó Vigo con destino a los caladeros del Atlántico Sur. En esta primera expedición el Lemos pescó 240 toneladas de merluza austral en algún lugar de la costa argentina entre Bahía Blanca y Mar del Plata. El 8 de diciembre el Lemos hacía su entrada triunfal en la ría de Vigo, en donde se cruzó con el Pambre, el tercer buque congelador de Pescanova, que realizaba su primera salida. El pescado congelado fue descargado y almacenado en las cámaras frigoríficas de Pescanova, y tras pasar diferentes pruebas de calidad, el producto fue puesto en el mercado sin ningún problema.

El Lemos fue el primer barco congelador que costó 30 millones de pesetas de la época

sa en Madrid, los trabajadores decidieron pedir el apoyo del resto del sector naval.

Secuestro del «Catamarán»

Para ello, secuestraron el Catamarán, un barco propiedad de Ascón alquilado a la empresa que realizaba el transporte de ría entre Vigo y O Morrazo. Manuel Currás Meira, uno de los participantes, recordaba la historia. Ascón terminó por desaparecer en los primeros 80 y los demás pasaron por muy graves dificultades en los años siguientes. El sector adquirió su

apogeo en la década de los noventa hasta que la guerra del fletán, apodado con el que los periodistas bautizaron el conflicto diplomático abierto en 1995 entre España y Canadá por el apresamiento en aguas de Terranova del pesquero vigués Estai, marcó un punto de inflexión y los barcos gallegos fueron sometidos a todo un marco regulatorio. No obstante, donde esta flota más se desarrolló fue en Namibia con la presencia de 11 empresas españolas relacionadas con el sector pesquero.

Aqua Future Spain acogió a 52 empresas para volver la edición en 2023

El Salón Internacional de la Industria Acuícola, Aqua Future Spain, cerró sus puertas con un gran éxito a todos los niveles, de modo que regresará en 2023. El evento contó con una excelente respuesta de la industria acuícola que superó ampliamente las expectativas iniciales de la empresa organizadora, Ok Eventos, que hace un año comenzó a trabajar en el proyecto con el objetivo de llegar a 80 empresas y que finalmente contó con más de 152 y entidades de 23 países.

Yel público respaldó el excelente balance de esta cita, puesto que pasaron por el recinto más de 2.000 visitantes profesionales. Estos asistentes procedían de distintos puntos de España así

como de otros países. Entre los visitantes extranjeros se encontraba una asociación de Camerún, que acudió al salón interesada por la tecnología acuícola que exponía.



El éxito de la edición celebrada augura mejores resultados para el 2023

Precisamente, los expositores valoraron de forma muy positiva la feria, destacando que el perfil de los citados visitantes motivaron encuentros de negocio de gran interés. La mayoría de los expositores confirmó que volverá a estar presente en la próxima cita de Aqua Future, fijada ya para el año que viene.

En esa próxima edición, los objetivos pasan por tener una mayor presencia institucional y de asociaciones tanto de otras comunidades autónomas como de otros países. Está previsto, además crear espacios de networking para crear redes de contactos profesionales. También se desea que acudan la práctica totalidad de las empresas del sector.

Un ambicioso programa

En cuanto a los expositores, la inmensa mayoría han valorado muy positivamente la feria, destacando que el perfil de los visitantes ha supuesto interesantes encuentros de negocio y confirmando que volverán a estar presentes en la próxima cita. A ello se suma que han sido muchas las empresas del sector que han visitado la feria y se han interesado en participar en la próxima edición, ascendiendo en estos momentos a 24 estas com-

**Un total
de 2000
visitantes
pasaron
por el
recinto**



La participación de ABANCA, con Javier Fraga, al frente, ha sido imprescindible para la edición de 2022.



Puerta de acceso a la feria



Las mesas redondas aportaron mucha información

pañías que han facilitado su contacto a la organización para poder estar presentes en la siguiente AquaFuture Spain. En esa próxima edición, los objetivos pasan por tener una mayor presencia institucional y de asociaciones tanto de otras comuni-

dades autónomas como de otros países. Está previsto, además, crear espacios de networking para crear redes de contactos profesionales. También se desea que acudan la práctica totalidad de las empresas del sector.



Organizadores de Aqua Future 2022

Barcelona escogida como sede de la 37ª Copa América de Vela

Barcelona ha sido designada como sede de la 37ª edición de la Copa América de Vela que se celebrará el 2024, según anunció el pasado 29 de marzo en Barcelona, Grant Dalton, CEO de Emirates Team New Zealand (ETNZ).

Texto: Francesc Callau

Las primeras estimaciones indican que la Copa América de Vela tendrá en Barcelona un impacto económico de entre 900 y 1.000 millones de dólares. La anterior competición, celebrada en Auckland (Nueva Zelanda), generó importantes beneficios económicos y culturales y atrajo a una audiencia mediática de 940 millones de espectadores.

Barcelona ha sido seleccionada por la calidad de las instalaciones del Puerto, la diversidad de espacios destinados a la competición, la experiencia de la ciudad al acoger grandes acontecimientos deportivos, su afición a los deportes náuticos y su oferta educativa y de ocio.

El apoyo económico de las instituciones -Generalitat de Catalunya y Ayuntamiento de Barcelona-, y la aportación de un grupo de inversores privados, todos ellos liderados por Barcelona



Todos los sectores del ámbito económico y político valoran la designación de Barcelona para ser la sede de la Copa América.

Partners, la agencia de inversiones de Barcelona Global que ha impulsado y diseñado la candidatura, han sido otros aspectos que han decantado la balanza a favor de Barcelona. Los organizadores de la 37ª edición de la Copa América de Vela han valorado esta colaboración público privada demostrada por la candidatura, las infraestructuras que Barcelona ya tiene, y que pondrá en marcha de cara al acontecimiento, y la fuerza de la marca Barcelona.

El anuncio de la designación de Barcelona como sede de la Copa América de Vela 2024 ha sido celebrado en la ciudad, las instituciones de la cual han valorado muy positivamente esta decisión, calificando este hecho de gran noticia; para el perfil y el legado de la ciudad. Entre ellas destaca también el Salón Náutico de Barcelona que ha celebrado la designación

El presidente de la Generalitat, Pere

Aragonès, ha explicado que «la celebración de la Copa América de Vela en Barcelona es una excelente noticia para la ciudad y para todo el país: Es un acontecimiento deportivo histórico, que tiene una gran proyección y reconocimiento a nivel internacional, tanto desde el punto de vista económico como turístico», Aragonès ha recordado que la Copa América de Vela “no es solo una actividad deportiva de unos meses, sino un acontecimiento que puede generar un retorno de años y que puede dejar un legado muy importante para Catalunya”. También se ha mostrado muy satisfecho porque, por primera vez, la Copa América de Vela incluirá una regata femenina en Barcelona. La celebración de este prestigioso acontecimiento deportivo atraerá a unas 2.500 personas de los equipos deportivos y de organización, que pasarán muchos meses en la ciudad organizando la competición y los equipos. 🌊



SAJA-INDYNA, S. A.



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

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



TECNISAJA, S.L.

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

Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitaciones

En atuneros congeladores productos TVMAC



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



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCIÓN

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