

Europa Azul

Revista de la Mar

Mayo-Junio

N.º 189 • 2022





BILBAO
BIZKAIA
be basque

¿Más planes como este?

#BILBAOBIZKAIALOVER



Síguenos en
[@BILBAOTURISMO](#) y
[@VISITBISCAY](#)



Alberto Echaluze

Es el momento de elevar las cuotas de atún rojo en vistas de la buena salud del stock

Durante los últimos 30 años, la gestión del atún rojo del Atlántico ha ocupado regularmente los titulares y los debates internacionales en el marco de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), pero las flotas no entienden que al comprobar que el caladero goza de buena salud y no se incrementan las cuotas. ¿Debemos pescar más o proteger mejor?. Si pensamos en el periodo de crisis de 2006 a 2010, hemos recorrido un largo camino. Las acciones tomadas han dado resultado con lo que es el momento de aprovechar la situación actual para fijar objetivos a largo plazo que estabilicen las capturas, los mercados y garanticen que no volvamos a pasar por el mismo colapso que se viene alegrando..

Estamos el momento de aprovechar que se eleven las cuotas de atún rojo en vista de la buena salud del stock, para fijar objetivos a largo plazo que permitan estabilizar las capturas y los mercados. Una iniciativa de este tipo tiene un nombre en la gestión pesquera moderna: la estrategia de sostenibilidad de la especie. Desarrollada a través de una estrecha colaboración entre pescadores, otras partes interesadas, científicos y gestores, sobre la base de la inteligencia colectiva, las estrategias de captura establecen ob-

jetivos a largo plazo para la pesquería a través de reglas predefinidas. En lugar de tomar decisiones centradas en resultados a corto plazo, las partes interesadas establecen normas que se aplicarán en función del estado del recurso, pasando así de una gestión reactiva a una proactiva de los recursos pesqueros. En el caso del atún rojo, con una estrategia de capturas en marcha, tendremos por fin un enfoque transparente y predecible basado en una fórmula para fijar las capturas permitidas, así como un mecanismo para ajustar las capturas al alza o a la baja en respuesta a los cambios en la abundancia en el agua. Esto hace que la gestión sea mucho más eficaz y receptiva, algo que los pescadores llevan tiempo reclamando. No obstante, todavía hay que dar un paso para garantizar la sostenibilidad a largo plazo. Y, es que desde hace varios años, los pescadores son testigos de la recuperación de la especie. Para ello se ha trabajado mucho en las últimas décadas, en esta dirección.. Nuestro sector pesquero y los responsables gubernamentales de la pesca han trabajado duro para garantizar unas prácticas de pesca de atún responsables, tanto en España como en el extranjero. Pero todavía hay que dar un paso para garantizar la sostenibilidad a

largo plazo. Una estrategia de capturas para el atún rojo del Atlántico garantizaría la recuperación y estabilidad a largo plazo de este pez. Este año tenemos la oportunidad más importante que hemos tenido nunca para conseguirlo. Para ello, es clave la serie de reuniones que tendrán lugar en ICCAT que conducirán a la propuesta de una estrategia de captura de atún rojo para su consideración y adopción. Las decisiones que se tomen en estas reuniones podrían ser clave sobre la estrategia de capturas más adelante en el año. Tras tanto años de esfuerzo es preciso hacer una valoración de las medidas tomadas. Este proceso ayudará a crear confianza entre las partes interesadas y los gestores, comprometidos colectivamente con la conservación y el uso sostenible de este recurso. A menudo discrepamos y chocamos en algunas cuestiones, como el reparto de las cuotas nacionales. Pero compartimos la opinión de que una estrategia de capturas mantendrá la pesca a flote. Se suele decir que este es un año del "atún rojo". Es un año clave para el atún rojo. Los gestores de la pesca en la UE y otros países pueden y deben actuar ahora para garantizar la adopción de una estrategia de capturas este otoño. Las flotas artesanales e industriales tienen que ver recompensado su esfuerzo. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BERA **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 móvil: 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 9

Entrevista: Estíbaliz Txurruka Alberdi, Bióloga

Euskadi 10

Campaña de la anchoa

Sector pesquero 12 a 15

Xornadas Técnicas de Burela

Opinión 16 y 17

La encuesta europea sobre Política de Pesca Común

Galicia 18 a 28

Congreso Interfish

Enercom, iniciativa de Opromar para hacer frente al alza del gasóleo

Conflicto de la mejilla

Sector pesquero 30 a 33

Ley de Pesca Sostenible

Situación de los cañeros en Senegal

IOTC y la situación del atún de aleta amarilla

Andalucía 34 a 36

Acuerdo Ripape

Competencia italiana con la chirla

Nueva lonja Ayamonte

Catalunya 37 y 38

Delta del Ebro y cultura de algas

Puertos 39 y 40

Barcelona

Galardones 42

Premios Fine

Premio Transformación Digital

14 a 17

Euskadi

Sigue apareciendo anchoa pequeña

Los pescadores de bajura adoptaron una zona de exclusión en el Golfo de Vizcaya para evitar la captura de anchoa pequeña. Preocupa de manera especial que se produzca una presencia de anchoa de talla pequeña. Esto obligó a introducir una zona de exclusión en la zona 3D como así denominan que fue respetada por todos los pescadores. Pese a ello, la costera se puso término tras agotarse los 25.258 toneladas de tope para el



primer semestre. La costera se inició con capturas de anchoa pequeña, una tónica que los investigadores de AZTI alertan, y los barcos tuvieron que centralizar las capturas en caladeros cercanos a Santoña, Gijón y Galicia, en donde obtuvieron la especie.

24 a 28

España

Ley de Pesca Sostenible echa a andar

El Gobierno ha aprobado la Ley de Pesca Sostenible que viene a sustituir otra de hace más de 20 años y que constituye un cuerpo legislativo fundamental porque marca cómo debe ser la gestión de las cuotas pesqueras, base de acción de la flota, junto a otras cuestiones de suma importancia. Desde el ámbito de Cepesca existe un gran malestar porque de las 46 propuestas presentadas sólo 2 se han atendido siendo la prioridad del sector empresarial la seguridad jurídica de las empresas.



Comercialización 43 a 49

Seafood Barcelona

Innovación 50 a 53

Tecnología del amoníaco e hidrógeno

Sostenibilidad 62 a 65

Redes Fantasma

Ferias 54 a 60 y 66 y 67

Navalia de Vigo

Arrain Azoka de Bermeo

Reportaje 68 a 72

Bergen

Historia de la pesca 73 y 74

Treinta años del mayor golpe a la flota española. El caso del Estai

54 a 60

Ferias

Navalia acogió a todo lo mejor de la industria auxiliar naval y pesquera

El rey Felipe VI inauguró Navalia 2022 dando su respaldo a una feria naval de primer orden y a la que asistieron 400 expositores, 900 marcas y 75 países. Esta alta participación permitió de un encuentro extraordinario en las instalaciones de IFEVI. La opinión profesional de los expositores era que «hay que estar aquí y más ahora en el que no existen restricciones», obteniendo por su presencia unos resultados muy satisfactorios. «Hay muchas ideas y proyectos. También hemos podido estar con muchos clientes», señalaban algunos expositores que veían con ilusión la recuperación de la normalidad y el ambiente favorable para la consecución de acuerdos después de unos años difíciles con la pandemia, huelgas del transporte, alza del gasóleo y de las materias primas y la guerra de Ucrania.



Publicidad

Diputación Foral de Bizkaia	2
Itsaskorda	11
Vicinay	15
Oliveira	19
Nabera	23
Grupo Emenasa	27
Marine Instruments	29
Nautical	41
Coterena	55
Astilleros Balenciaga	61
G ^o .V ^o Desarrollo rural y litoral	73
Grupo Ricardo Fuentes	76

49 a 53

Ferias

La Seafood Expo Global ha sido el mayor evento de productos del mar organizado en España

La Seafood Expo Global/Seafood Processing Global, el mayor evento comercial de productos del mar del mundo, clausuró con éxito los tres días de salón en Barcelona, superando todas las expectativas. Con un total de 1.550 empresas expositoras



de 76 países diferentes y un impacto económico estimado de hasta 100 millones de euros para la ciudad., Seafood Expo Global/Seafood Processing Global demostró su importancia para la industria y la ciudad. La Expo ocupó 39.847 metros cuadrados de superficie neta expositiva, repartida en cuatro pabellones y la Galería del recinto Gran Vía de Fira de Barcelona.



La celebración de la Seafood Barcelona ha sido un gran acontecimiento para el sector comercializador europeo. A.E.O.

Estíbaliz Txurruka Alberdi, Bióloga

‘Es preciso retrasar el inicio de la campaña de anchoa para evitar capturas de talla pequeña’



La investigadora Estíbaliz Txurruka ha elaborado una tesis doctoral que muestra muchos aspectos desconocidos de la anchoa.

La investigadora, Estíbaliz Txurruka Alberdi, ha escrito una interesante tesis doctoral sobre la anchoa, bajo el título: ‘Variabilidad de la composición bioquímica de la anchoa, *Engraulis encrasicolus*, en el Golfo de Vizcaya durante su desarrollo y reproducción’. A partir de sus estudios concluye que cada vez más hay anchoas más pequeñas y huevos de la misma especie más diminutos. Propone el retraso del inicio de la campaña a mayo, para evitar la captura de anchoa de baja talla. Ha realizado importantes averiguaciones sobre el número de individuos que se añaden a la pesquería, el reclutamiento para la dinámica de la población, la mortalidad y las reservas de energía de los individuos, condiciones ambientales, bases fundamentales para la supervivencia de la especie.

Entrevista

Texto: Iñaki Solabarrieta

La anchoa europea (*Engraulis encrasicolus*) es la tercera especie más pesquera del mundo, desde el mar del Norte hasta el Mediterráneo. Entre 2005 y 2010 su pesca estuvo prohibida por el bajo reclutamiento durante varios años consecutivos. Para que esta situación no se repita es importante tener en cuenta los agentes que influyen en ellos y la situación de su población.

De sus estudios se extraen importantes conclusiones. ¿La anchoa es cada vez más pequeña?

-Sí, efectivamente, las anchoas son cada vez más pequeñas. La especie, de 2 a 3 años, cada vez es menor. Pero al final lo que importa es la población. Una especie tiene que invertir mucha energía para hacer sus huevos, pero lo que ocurre es que éstos cada vez se encuentran más deformados con lo que estos últimos son más pequeños. Esto hace que el futuro de la especie quede en entredicho. No podemos olvidar que los peces asignan la energía asimilada a sus principales procesos fisiológicos, de crecimiento, almacenamiento de energía, desarrollo de gónadas y metabolismo, dependiendo de diferentes factores, tales como la disponibilidad de presas, sexo, ontogenia, temperatura, estación y distribución geográfica. Varios estudios han mostrado diferencias estacionales en el contenido calórico y bioquímico de los peces, que tienden a ser más notables a medida que el individuo se hace más grande y alcanza la madurez sexual.

Se aprecia también un desplazamiento de la especie que se refleja en que los pescadores ahora centran sus faenas en Santoña, Gijón y Galicia. Cuál es la causa?

-El desplazamiento de la especie está motivado en función de la temperatura que encuentra la especie para po-



La bióloga vasca ha ofrecido una serie de conferencias sobre la situación de la anchoa

«La anchoa se ha desplazado del Golfo de Vizcaya a Galicia porque encuentra antes la temperatura idónea de 14 grados para hacer las puestas»

ner huevos. De hecho, empieza a ponerlos cuando encuentra una temperatura de 14 grados. Eso se alcanza antes, en Galicia, cosa que no ocurría antes. Por ello, se aprecia que al generarse temperaturas en Galicia, en meses más prematuros, se produce la concentración de la especie. Y, ese puede ser el motivo del desplazamiento de la especie desde el Golfo de Vizcaya hacia la zona de Galicia. No es que esté desapareciendo antes, en el Golfo de Vizcaya, sino que se desplaza. Todo ello, exige muchos factores de análisis como la temperatura, que influye en los procesos metabólicos, el desarrollo y la disponibilidad indirecta de alimentos; la producción primaria (fitoplancton, alimento del zooplancton) y su variabilidad, dependiente de la luz, el fotoperiodo y el aporte de nu-

trientes. Tampoco podemos olvidarnos de la salinidad, ya que no todos los organismos tienen el mismo grado de tolerancia. O, los depredadores que reducen la abundancia de zooplankton, como organismos gelatinosos u otras especies de peces; y por último, a actividades humanas que producen variedades en la composición química del agua. Asimismo, existen factores que influyen directamente en la anchoa, que difieren a lo largo de la ontogenia.

¿Cuál es el motivo porque el pescado azul tenga más grasa que el blanco?

-Sí, siempre se dice que el pescado azul tiene más grasa que el pescado blanco. La grasa en este último se almacena en el hígado. Pero en el pescado azul se acumula en el músculo por es mayor en la anchoa.

¿Los aspectos energéticos hna sido eje también de sus trabajos?

-Desde 1987 al 2015 la anchoa está poniendo los huevos antes y eso influye en la biomasa futura. Y, es que históricamente las estimas de la condición de los peces se han derivado de datos de talla y peso, lo que lo que hace suponer que los individuos más pesados de una determinada longitud están en



La investigadora vizcaína habla sobre los cambios en la pesquería de anchoa.

mejores condiciones que otros más livianos. Sin embargo, estos métodos basados en el peso corporal total del individuo pueden ocultar complejos patrones estacionales de asignación de recursos (tanto de materia como de energía) a diferentes órganos y tejidos del cuerpo (por ejemplo, músculo, hígado y gónada) que se producen en muchos peces en función de las necesidades fisiológicas. A raíz de intentar remediar dichos problemas, en las últimas décadas ha aumentado el uso de modelos bioenergéticos, debido a que vinculan la fisiología y el comportamiento básico de los animales a las condiciones ambientales. De este modo, estos modelos son utilizados en estudios sobre ecología piscícola y de gestión de recursos pesqueros.

¿Qué opinión le merece que se pesque anchoa de marzo a junio y otra vez vuelta a pesca en, otoño, de septiembre a octubre?

-A lo largo de esas capturas de marzo y septiembre, la anchoa no van a poner huevos. Por ello, estamos en disconformidad con esas capturas. Los de más edad es lo que prefiere capturar el arrantzale por que da mejor precio al conservero. Por desgracia hay

“La anchoa que está entre Noruega y Sudáfrica es la misma. Sería bueno se pescase la especie en amplias zonas y no concentrarla en un único punto”

mucha más pesca de anchoa pequeña.

¿Han realizado alguna propuesta en concreto?

Hemos propuesto que biológicamente hablando sería más viable iniciar la campaña en mayo, para que pongan huevos las anchoas más grandes. Esto significa un aspecto importante que el arrantzale no está dispuesto a asumir.

Machos y hembras existen comportamientos muy dispares.

-Las hembras tienen hígado más grande que los machos. Un óvulo necesita mayor procesamiento de energía que le hace trabajar más que en el macho que no trabaja ese proceso. También hemos descubierto que los machos comienzan a desarrollar los ge-

nitales. Los del Sur ponen huevos antes que los del Norte. Muestra de ello eran los menores índices musculoso-somático y los mayores índices gonadosomáticos encontrados en los machos de nuestro trabajo (la correlación negativa existente entre ambos índices sería indicativo de ese preparativo prerreproductivo). También hay estudios que se encontraron evidencian que los factores ambientales no afectaban de la misma manera a ambos sexos del chicharro (*Trachurus trachurus*). La razón de ello puede ser que los factores ambientales afectan en menor medida a la formación de los espermatozoides que a la maduración de los ovocitos y la ovulación. De esta manera, los machos podrían empezar a prepararse para la reproducción a temperaturas más bajas del umbral mínimo que necesitarían las hembras para empezar a prepararse.

¿Es bueno que existan capturas de anchoa todo el año?

Las capturas de anchoa del Sur de Noruega al Sur de África eson las mismas. Si pescas un poco, en cada zona, no ciñes la presión sobre la misma. La presión no se ciñe así sobre la misma zona. No me parece bien iniciar en primavera y después parar para reanudarse en otoño otra vez las faenas. En el 2005 se cerró la pesquería por la presión. Si no se controla esa presión continua vamos a tener problemas. Pero se demuestra que hay una población importante, pero hay que saber conocer su estado. Con una población de talla pequeña no hay futuro hay que dejarla que crezca.

¿Qué aspectos ha analizado en su tesis?

- He analizado la variabilidad de la composición bioquímica de la anchoa del Golfo de Vizcaya durante su desarrollo y reproducción. El análisis de

la composición bioquímica nos ha permitido observar los cambios en el patrón de asignación de los componentes bioquímicos a los diferentes órganos. El patrón de asignación ha mostrado diferencias estacionales, diferencias que tienden a ser más notables a medida que el individuo crece y alcanza la madurez sexual. Así, mientras que los individuos que se encontraban en las primeras etapas del desarrollo debían decidir si invertir su excedente energético en crecimiento somático (para escapar de los depredadores) o bien invertir en acumulación de reservas energéticas (para superar períodos de balance energético negativo, por ejemplo durante el invierno), los individuos adultos debían decidir cuándo y cuánta energía invertir en la reproducción, porque dicha inversión tenía que darse a expensas del crecimiento somático o del almacenamiento de energía. Por otra parte, determinar las diferencias interanuales nos ha permitido, en primer lugar, estudiar si la composición bioquímica influía en la mortalidad invernal de los juveniles; en segundo lugar, estudiar si había diferencias interanuales en la translocación de componentes bioquímicos para la reproducción, y, finalmente, determinar si existían diferencias de fecundidad entre las dos zonas de puesta más importantes del Golfo de Vizcaya (Adur y Garona).

¿Se aprecia que los temas energéticos son fundamentales?

Hemos estudiado la caracterización bioenergética de la anchoa europea (*Engraulis encrasicolus*) en el Golfo de Vizcaya en relación a los procesos de reproducción en su fase adulta y, de crecimiento y desarrollo durante su fase juvenil. Con ello se tratará de entender cómo estos procesos, vistos desde un punto de vista energético, pueden ayudar a explicar la supervivencia y el reclutamiento de la anchoa durante su primer año de vida y, su es-

trategia reproductora en la fase adulta y, colaborar, por tanto, al conocimiento de la dinámica de su población.

¿Es fundamental como se aprecia el tema energético?

-En los estudios realizados, se pudo constatar que a los 6.3 cm de longitud las anchoas juveniles sufrían un cambio fisiológico. En efecto, en los individuos juveniles con tallas inferiores a ese tamaño (desde los 3 hasta los 6.3 cm) el incremento en el contenido lipídico, medido en magnitudes gravimétricas, aumentaba a menor velocidad que a la que aumentaba su peso en materia orgánica magra. Es decir, por debajo de ese tamaño, parecía que la anchoa estaba priorizando la elaboración de estructuras funcionales, como puede ser el músculo, basadas fundamentalmente en proteínas, frente a la acumulación de reservas energéticas basadas principalmente en lípidos. Para ello, los meses en los que se desarrolla la anchoa son de suma importancia. Así, se observa que, en aquellos años en los que en el mes de septiembre los porcentajes de proteínas y materia orgánica del músculo fueron inferiores al 10 % y al 11 % del peso vivo respectivamente, la tasa de mortalidad invernal fue más elevada, aun-

«Las hembras tienen hígado más grande que los machos. Un óvulo necesita un mayor procesamiento de energía que le hace trabajar más que en el macho que no trabaja ese proceso»

que las anchoas no siempre eran de pequeño tamaño. Probablemente, en esas circunstancias el músculo de la anchoa careciera de la suficiente fortaleza física para garantizar una natación eficiente y para enfrentarse sin sufrir daños físicos a la agresión mecánica producida por las fuertes marejadas invernales. Así mismo, cabe mencionar que, en casos puntuales, el catabolismo proteico podría suministrar aminoácidos glucogénicos que podrían ser utilizados con fines energéticos, sin llegar al punto de comprometer seriamente la supervivencia futura del individuo, toda vez que el catabolismo de las proteínas musculares conlleva el menoscabo de la función natatoria.

¿También la edad condiciona todo?

-Por supuesto, se encontraron diferencias dependientes de la edad en el proceso de maduración genital, hecho este que también ha sido encontrado en otras especies de clupeiformes. Para la anchoa europea del Golfo de Vizcaya la época de puesta empieza cuando, después de superar una temperatura umbral mínima, un rápido calentamiento del agua actúa como desencadenante de la puesta. Empero, son las anchoas más grandes y de más edad las que empiezan a reproducirse primero (alcanzando su apogeo en mayo-junio; son, a su vez, las que marcan el inicio y final del ciclo reproductivo de toda la población. Las anchoas más jóvenes, por su parte, alcanzan la madurez sexual más tarde y tienen una etapa reproductora más corta (llegando a su máxima intensidad reproductiva a finales de la primavera y mediados del verano, según anteriores estudios. De esta forma, mientras que las anchoas de edad 1 más grandes todavía seguían creciendo en el mes de marzo debido a que alcanzan la madurez sexual más tarde, las de edad 2 en ese momento ya estaban empezando a prepararse para la época de puesta.

Los pescadores de bajura adoptan una zona de exclusión para evitar la captura de anchoa pequeña

Los pescadores de bajura adoptaron una zona de exclusión en el Golfo de Vizcaya para evitar la captura de anchoa pequeña. Preocupa de manera especial que se produzca una presencia de anchoa pequeña y la zona de exclusión en la zona 3D que ellos denominan fue respetada por todos los pescadores. Pese a ello, la costera se puso término tras agotarse los 25.258 toneladas de tope para el primer semestre. La costera se inició con capturas de anchoa pequeña, una tónica que los investigadores de AZTI alertan, y los barcos han tenido que centralizar las capturas en caladeros cercanos a Santoña, Gijón y Galicia. El presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa Eugenio Elduayen, señala

Una partida de anchoa grande de 26 piezas o granos en el kilo consiguió una cotización de 4,2 euros-kilo que fue adquirida por las conserveras

una campaña que ha estado marcada también por el parón en la pesca provocado por la huelga en el transporte, los altos precios de los combustibles y los muchos días en los que han permanecido en tierra por los malos tiempos como los malos tiempos. Junto a ello las faenas se han visto condicionados por tener que desplazarse fuera de nuestra costa con el gasto su-

perior de gasoil que habían contraído, pese a que han recibido una ayuda de 0,22 céntimos por litro consumido.

La sorpresa de la costera vino con la aparición de partidas de anchoa grande que fueron adquiridas de inmediato. Responsables de Anchoas Codesa después de meses de costera en el que la especie que se descargaba adquiría un tamaño pequeño, de 50 o 60 granos (piezas) en un kilo, se produjo la descarga de anchoa grande y de espectacular calidad que no dudaron de hacerse con la mayor cantidad posible de unas piezas que contaban con una media de 26 piezas en un kilo y otras entre 33 y 30 granos en el kilo.

En total, fueron 3.370 cajas llenas de anchoa que alcanzaron un precio de 4,2 euros-kilo. No obstante, estas sólo fueron unas partidas

«El reparto de los cupos actual incita a pescar anchoa pequeña»

Para el presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, Eugenio Elduayen «el reparto de cupos actual incita a pescar la anchoa con rapidez y sin mirar si su talla es pequeña. Esto es lo que impide sacar rentabilidad a las faenas porque la anchoa cuanto más pequeña se paga menos». La flota contaba este año con unos topes de 8.500 toneladas de verdel para Euskadi y unas cuotas para todo el Estado de 25.250 toneladas de anchoa y 17.700 de bonito del norte.

No obstante, la gestión de las cuotas de verdel o chicharro es "compartida", lo que permite una "rentabilidad mayor" frente a la pesca olímpica de la anchoa y el Bonito del Norte, con cuotas para el conjunto del Estado, que llevan a "una sobreoferta" y, por tanto, "no generan una rentabilidad adecuada", dice Elduayen.

Es por ello que ha planteado como "reto" acordar un nuevo modelo de gestión para estas especies, en base a criterios históricos. «Se inicia la costera así con un objetivo de hacerse con kilos sin pensar que esto conlleva un agotamiento de la cuota, pero la flota gallega no quiere modificar los criterios de reparto, en base a un criterio nominal por barco, en función de las capturas obtenidas en los últimos años, pero seguimos sin acuerdo. Esto también nos ha llevado a introducir una zona de exclusión para impedir la captura de anchoa.

Sin embargo, la pesca olímpica, que lleva 50 años, para la anchoa y el bonito, debería pasar a gestionarse "de una forma más actual", a la vista de los "resultados de los modos de gestión de otras especies".

esporádicas que vinieron a mitigar el fuerte coste de gasoil que había contraído.

Oficialmente, la costera de la anchoa dio comienzo la primera semana de marzo, con unas primeras jornadas de escasas capturas, con bocarte pequeño y de un precio en lonja que no se acercaba al euro por kilo. Eran días de zozobra, con el precio del carburante por las nubes debido a la guerra de Ucrania y en la que se miraba “más el precio del combustible en el surtidor que el del pescado en las subastas”, como reconoce el presidente de las cofradías de pescadores de Cantabria, César Nates. Aquél estaba, y está, desorbitado y éste bajo mínimos. “Nos cuesta más el litro de gasoil que lo que nos pagan por el de bocartes”, insisten los marineros. Todo aquello desembocó en un paro de quince días en los que la flota estuvo amarrada a puerto como protesta, coincidiendo además con la

huelga de transportistas. Pero como “donde más perdemos los pescadores es estando en puerto sin salir a pescar y más cuando el pescado está ahí fuera”, los barcos volvieron al mar tras dos semanas de paro y sin solucionar su problema con el combustible. Se retomaba la costera tras casi un mes, el de marzo, prácticamente inhábil. Por ello, hubo que trabajar a fondo por los dos meses que quedaban hacerse con el botín del bocarte.

La costera de la anchoa es, junto a la del bonito, una de las principales pesquerías para la flota de bajura del Cantábrico. Casi 200 barcos y 1.500 pescadores que, cada primavera, recogen en las aguas entre el Cabo de Higuier y el de Estaca de Bares 25.000 toneladas de boquerones que, en condiciones normales, y al precio medio de 1,55 euros en lonja del año pasado, reportarían a los pescadores algo menos de 40 millones de eu-

ros. Pero esta costera ha sido de las más difíciles, tanto para los trabajadores como para la industria conservera que existe detrás. Motivos: la guerra de Ucrania, la crisis energética, así como la escasez y el precio desmesurado de las materias primas necesarias para esta industria. También, la aparición de anchoa de pequeño tamaño generó de inicio bajo precio en lonja, al menor en este primer mes de la campaña, pero que después se vio compensado con la aparición de la grande, pero a final de campaña.

El total admisible de capturas de anchoa (TAC), para 2022, es de 33.000 toneladas. Pero España ha tenido que descontar de la misma lo que paga en anchoa por la multa debido al exceso de capturas de caballa y la cesión que pactó en su día con Francia, por lo que dispone de 25.258 toneladas de cuota para el presente ejercicio.



itsaskorda

Tu aliado en la mar
Arrastre / Cerco / Mejillón

Burela alerta que una política «conservacionista extrema puede acabar con el sector»



Las XXIX Xornadas Técnicas de Expomar en Burela aportaron muchas cuestiones de actualidad que preocupan al sector pesquero español. Inauguradas por parte del alcalde de Burela y presidente de Expomar, Alfredo Llano; y el discurso de la conselleira do Mar, Rosa Quintana; Rocío Béjar, secretaria adjunta de Cepesca presentó las conclusiones del Encontro Empresarial, en el que 18 organizaciones pesqueras elaboraron el documento.

Texto :

Iñaki Solabarrieta

“No solo somos sector primario, somos el primer sector” fueron las palabras de Rocío Bejar, secretaria adjunta de Cepesca que fue desglosando las demandas del sector. Estas se articularon en cinco bloques: el impacto de la guerra de Ucrania, temas normativos y relación sector-administración, la necesidad de mejoras en la Administración, el ámbito socio-laboral y temas sectoriales como la eólica marina.

Entre las peticiones de las organizaciones, se encuentra ampliar las ayudas del Estado del RD 6/2022 hasta final de año, según lo previsto en el Reglamento Europeo, y la im-

plementación de las ayudas al incremento de costes de funcionamiento. Dentro de este primer bloque, critican también que buques extranjeros puedan beneficiarse del descuento al diesel en puertos estatales y que, sin embargo, buques españoles con suministro a través de empresas españolas en terceros países no puedan beneficiarse. También resaltan que los costes actuales y la previsible evolución del precio del combustible al alza “hacen inviable la actividad pesquera”.

“La UE está legislando desde el “green-washing” sin análisis científicos ni valorar completamente lo que hace y representa el sector”, destacó Rocío Béjar, secretaria adjunta de Cepesca

Respecto a temas normativos, recuerdan que "se debe apoyar y potenciar al sector primario, por su importancia en la seguridad y soberanía alimentaria, así como su papel en la nutrición y salud" y que las flotas de la UE "sufrimos la excesiva exigencia de cumplimientos normativos, generándonos una clara competencia desleal por flotas externas que sí venden en el mercado europeo", resaltó Béjar. También proponen una "revisión quirúrgica" de la PPC y denuncian una "supremacía clara de las políticas medioambientales sobre la pesca", pues según lo explicado por la secretaria adjunta de Cepesca: "la UE está legislando desde el "green-washing" sin análisis científicos ni valorar completamente lo que hace y representa el sector".

Políticas de comunicación

Las organizaciones reconocen un "gran déficit en nuestras estrategias y políticas de comunicación" y que "en todo lo importante, el mensaje medioambiental está por encima de la evidencia científica", señaló la secretaria adjunta de Cepesca. De este modo, afirman que se necesita una estrategia "de país" en comunicación y promoción de la pesca en positivo y que existe una "falta conocimiento y sensibilidad hacia el sector".

Otra de las debilidades acentuadas es, según las organizaciones, el aspecto social: la falta de tripulantes, titulados y relevo generacional. Las empresas coincidieron en que "es urgente facilitar el enrole de personal extranjero en flotas de litoral y de gran altura". Por su parte, dentro de los temas sectoriales, destacan que el sector el sector no se opone a las energías renovables, pero exige

que la planificación de los espacios marinos tenga en cuenta la importancia socioeconómica del sector y la necesidad de la protección de los ecosistemas marinos y insta a que se paralice cualquier decisión sobre la implantación de la eólica marina "hasta que se cuente con una cartografía de los stocks pesqueros que nos de la mejor información sobre el posible impacto medioambiental".

Indignación de Gandarias

El director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Ignacio Gandarias Serrano lanzó un duro alegato y exigió un cambio de actitud en sus reivindicaciones a los representantes de 18 asociaciones empresariales que se reunieron en Burela, en los XXIX Jornadas Técnicas que tuvieron lugar, tras la celebración del Encuentro Empresarial anual. Gandarias mostró su indignación con la firma por parte de las asociaciones de unas reivindicaciones consensuadas, «en donde no admitiré que no exista consulta previa, ni atención por parte de la Administración. Antes de tomar una decisión se consulta y se acuerda todo. Pido por favor más concreción en sus propuestas y que no se difundan generalidades porque todo se consulta con el sector. Asumamos los retos y desafíos entre todos», dijo Gandarias.

Así, Gandarias puso como ejemplo las enmiendas presentadas en el Congreso de las ayudas al gasoil por tomas en el extranjero que «no se puede hacer nada hasta que se resuelva el tema en el Congreso». Gandarias, muy indignado, pidió un «comportamiento más acorde a las dificultades de implantación de muchas normas». En el seno de los

armadores se criticaba el exceso de regulación y de normativas con competencias sobre la pesca, falta total de coordinación entre distintas Administraciones, e incluso entre departamentos de una misma Administración, la simplificación por la existencia de demasiadas normas o estrategias sin que exista consulta y consenso con el sector durante su elaboración. Gandarias contestó que «18 asociaciones empresariales no pueden decir esto. En absoluto, ninguna norma sale adelante sin consulta. Decir esto es muy grave. El espíritu de unión no existe. Deben de existir responsabilidades compartidas».

Desde la organización del Encuentro Empresarial se indicó que «nuestro objetivo es conseguir la mejora entre todos. No vamos contra la Dirección, Secretaría de Pesca, o Xunta de Galicia, nosotros elevamos muchas propuestas, muchas de ellas bajo competencia de la Unión Europea». Los armadores pusieron como ejemplo la Ley de Pesca Sostenible, en el que no había existido consenso.

Por su parte, Daniel Voces, director de Europêche, comentó también desafíos de la pesca que se abordan desde Bruselas y ratificó, como dijo la secretaria adjunta de Cepesca, que deben paliarse los problemas de imagen asociados a esta práctica. Asimismo, señaló que en la UE

Gandarias: «Todas las decisiones de la Secretaría vienen unidas a la consulta previa»

"siempre acabamos hablando de prohibiciones", pero que "casi todos los stocks, salvo en el Mediterráneo, están en el máximo rendimiento sostenible".

Pedro Rei, secretario general del Consejo Consultivo de Mercados (MAC), resaltó algunas recomendaciones del MAC que persiguen objetivos como ampliar la información obligatoria sobre el origen o la procedencia de los productos, el etiquetado nutricional obligatorio estandarizado en el frente del paquete o revisar las normas sobre el marcado de fechas, que "condicionan el consumo de los productos", explicó.

Las jornadas quedaron cerradas por la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, encargada del cierre de las jornadas. Asimismo, destacó que la recién aprobada Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera "busca contribuir a que el sector sea cada vez más competitivo generando empleo y riqueza" y reconoció que su tramitación fue "compleja", pero que se trata de una reforma legislativa "necesaria" que ha tenido en cuenta al sector pesquero.

Villauriz también subrayó que en esta última jornada ha quedado de manifiesto que la actividad pesquera no puede perder la vista la sostenibilidad, y no solo por su importancia medioambiental, sino porque el consumidor se interesa porque esté presente en el producto. "Hay que tenerlo en cuenta para diseñar acciones que tengan como objetivo el fortalecimiento de la cadena de valor en el sector pesquero", apuntó. También aseveró que "disponer de más cuota no siempre significa ser más rentable" y que debe lograrse el mejor beneficio de las capturas que se realizan. En este sentido, recordó el apoyo del Gobierno incrementando el presupuesto de los planes de producción y comercialización de las OPP en 7,5 millones de euros más.



Daniel Voces, de Cepesca, habló de las muchas necesidades de la pesca.

“El 12 por ciento de las comidas y cenas de los consumidores españoles tienen pescado”

Por su parte, los ponentes en esta segunda sesión fueron Cristina Cucullo, mánager del área de estudios al consumidor de KANTAR; Guillermo Aldama, cardiólogo del CHUAC, miembro de la Sociedad Española de Cardiología y de la Fundación Española del Corazón; y Gumersindo Feijoo, vicerrector de Transformación Digital e Innovación de la Universidad de Santiago de Compostela. La moderadora en esta última jornada fue Rocío Béjar, secretaria adjunta de Cepesca.

El 12 % de todas las comidas y cenas de los consumidores españoles tienen pescado, según Cristina Cucullo, mánager del área de estudios al consumidor de KANTAR.

Cucullo explicó que, según los datos que maneja KANTAR respecto al

primer trimestre de 2022, se aprecia que el valor del pescado –exceptuando las conservas– evoluciona de forma positiva en comparación con el primer trimestre de 2020 (+7,8 %) debido al incremento de precios. En cuanto a especies más consumidas, afirmó que decrece el pez espada y aumenta la caballa.

Asimismo, afirmó el 12 % de todas las comidas y cenas de los consumidores españoles tienen pescado. En este sentido, las comidas entre semana se plantean, según comentó, como un eje de crecimiento, al igual que el binomio placer-salud para fomentar el pescado tanto en el target infantil como en el adulto. Además, Cucullo planteó que es una oportunidad para alcanzar a más que consumidores que se planteen recetas en las que el pescado sea "un ingrediente más", como en las paellas, y no tanto el alimento protagonista.

Por su parte, Guillermo Aldama, cardiólogo del CHUAC, defendió el consumo de pescado para "mantener la longevidad de la población". Según comentó, España es uno de los países con menor mortalidad cardiovascular y uno de los secretos es la dieta mediterránea, que reduce en un 30 % la probabilidad de morir por

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

accidentes cardiovasculares. No obstante, puntualizó que el pescado disminuirá este tipo de accidentes siempre que se cocinen a la plancha y al horno. Asimismo, hizo hincapié en el doble beneficio del pescado: por un lado, al aportar un alto valor nutritivo; y por otro, al desplazar otras comidas que no son saludables.



El director de Ordenación Pesquera, José Ignacio Gandarias, discrepó de las conclusiones de las jornadas.

Las ecoetiquetas a debate

Por último, la intervención de Gumersindo Feijoo, vicerrector de Transformación Digital e Innovación de la Universidad de Santiago de Compostela, se centró en el papel de las ecoetiquetas. En general, apuntó que los estudios afirman que la venta de productos y modelos con ecoetiquetas, pertenecientes a todos los ámbitos, ha aumentado entre un 5 % y un 10 %.

En el caso del pescado y, en particular, con la etiqueta Pesca en Verde, señaló que se ha incrementado el interés por comprar productos con esta ecoetiqueta desde el ámbito de la restauración. También destacó el reconocimiento que supone para el palangre de fondo de la OPP Burela al ser la primera flota de altura en conseguir esta ecoetiqueta. 🌊

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón

Corto
Medio
Largo

Acabados

Negro
Pintado
Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

 **VICINAY**
Cemvisa

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

La encuesta europea sobre la Política de Pesca Común

La Comisión Europea acaba de publicar el informe que recopila, analiza y ordena los resultados de la encuesta realizada entre el sector pesquero en Europa sobre el funcionamiento de la Política Pesquera Común (PPC) el pasado mes de diciembre, que servirá de base para considerar las fórmulas más adecuadas de mejora fundamentalmente a través de medidas estructurales.

Texto:

Juan Carlos Barros

Es de destacar, por lo que se refiere al espectro de participantes en el cuestionario, que donde se ha localizado el mayor número fue en España, de donde provinieron más de la mitad del total de respuestas, mientras que por el tamaño, quienes más participaron fueron las micro organizaciones.

Concretamente de las 195 respuestas que se recibieron de 22 estados, 108 fueron de España, después y con notable diferencia vienen Bélgica 19, Francia 11 e Irlanda 10. En cuanto al tipo de organización, la mayor cantidad de participantes fueron del apartado "otros" con un 41,54%, después las ONGs con un 15,9%, las empresas o asociaciones empresariales con un 10,77% y los ciudadanos con el 9,23%.

En cuanto al tamaño, la mayoría (50,62%) fueron micro organizaciones, con un 16,92% vienen después las pequeñas organizaciones (entre 10 y 49 empleados) y a continuación, con la mitad de participación, las medias (de 50 a 249 empleados) y las grandes (250 o más empleados) que respectiva-

mente tuvieron un 12,31% y un 9,74%.

Si tenemos en cuenta los temas tratados, comprobamos como los que obtuvieron más atención entre las organizaciones del sector y las autoridades públicas nacionales fueron las cuotas y la obligación de descarga. Para las asociaciones de pesca costera de pequeña escala y las asociaciones de comerciantes el tema más destacado fue la transparencia, mientras que la promoción del consumo de pescado lo fue para los productores de acuicultura y los consejos asesores de pesca.

Por su parte, para las instituciones de investigación y de enseñanza los temas más destacados fueron los descartes y las capturas accesorias, junto con el rendimiento máximo sostenible y la mejora del liderazgo. Finalmente entre las ONGs lo principal fue la conservación de especies sensibles y hábitats, el aumento de la transparencia, el seguimiento electrónico y los asuntos relacionados con las áreas marinas protegidas.

Si examinamos la PPC y la sostenibilidad de las pesquerías europeas, hubo muchas respuestas que subra-

yaron que la regulación actual constituye un buen marco para la gestión pesquera, aunque consideraron que falta una adecuada puesta en práctica, control y ejecución, además de señalar que debería incluirse de forma apropiada el enfoque de precaución basado en el ecosistema, tanto en la gestión como en el proceso de toma de decisiones.

Igualmente se reconoció en las respuestas que la reforma de la PPC ha llevado a mejoras en la gestión de las pesquerías y que el principio de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) ha llevado a los estados a fijar TACs y cuotas más cercanas al consejo científico, incluso cuando ni la Unión Europea ni los estados han sido capaces de eliminar por completo la sobrepesca y alcanzar

“De las 195 respuestas que se recibieron de 22 Estados, 108 procedieron de España”

los objetivos de RMS en 2020.

Además se consideraron clave otros asuntos como la recolección de datos, la calidad del asesoramiento científico, la mejor inclusión de la acuicultura, la gestión conjunta de stocks, el cambio climático y las oportunidades de pesca en el segmento de la flota de pequeña escala.

Por lo que se refiere al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca y Acuicultura (FEMPA) 2021-2027, las respuestas desde el sector resaltaron la importancia de poner en práctica correctamente las nuevas medidas para promover la modernización de la flota así como la transformación hacia la neutralidad carbónica. A cuyo efecto hay que tener en cuenta que en esta nueva regulación estructural las operaciones de modernización y mejora de la eficiencia ener-

Es necesario integrar mejor los objetivos sociales y económicos y aumentar la transparencia en las decisiones

gética, de la salud, de la seguridad y de las condiciones laborales, se aplican a todos los segmentos independientemente del tamaño del barco.

Operaciones específicas como la sustitución de motores para aumentar la eficiencia energética, el apoyo a la primera compra de un barco por jóvenes operadores y la renovación del alojamiento y otras instalaciones en los barcos pesqueros para mejorar el bienestar de la tripulación que se conceden a los barcos de menos de 24 metros, es visto positivamente por el sector. Además se valoró también que más inversiones públicas deben ser dirigidas a apoyar y mejorar el atractivo del sector para mitigar los desafíos relacionados con el cambio generacional.

Entre las respuestas coincidentes estaba la falta de una adecuada puesta en práctica, control, ejecución y enfoque de precaución en la PPC.

No obstante, las ONGs medioambientales dijeron que tales medidas conducen a un mayor exceso de capacidad entre la flota europea y a un aumento de la presión pesquera tanto en las aguas europeas como fuera de ellas. Las ONGs enfatizaron que la mayor proporción de financiación del FEMPA debe dirigirse a la protección marina y a la restauración del ecosistema así como a fomentar la colaboración entre las instituciones científicas y la pesca de pequeña escala para incrementar la selectividad de la pesca. Hubo muchas res-



Todas las flotas realizan un esfuerzo por la sostenibilidad

puestas que destacaron los positivos impactos del requisito de RMS y como en las zonas donde se había seguido ese enfoque, los stocks de pesca normalmente se habían recuperado con rapidez.

Muchos de los participantes en la encuesta consideraron que el sector pesquero contribuye a los objetivos políticos de la Unión Europea como por ejemplo "De la Granja a la Mesa" o a los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU, en especial la seguridad alimentaria y el nivel de vida de las comunidades costeras, además de la sostenibilidad ambiental; aunque también hay que resaltar que consideraron que existe una urgente necesidad de mejorar la integración de las dimensiones económica y social de la PPC y del proceso de toma de decisiones.

Igualmente para muchos participantes es importante la necesidad de mejorar las normas de trazabilidad de los alimentos pesqueros y el control de las importaciones, promover una pesca completamente documentada, incluir al sector sostenible de pequeña escala en el proceso de toma de decisiones y mejorar la integración y coherencia de la PPC con otras políticas europeas. Además varios participantes insistieron en que esos procesos de decisión fueran completamente transparentes, involucrando de forma continua a las partes interesadas y asegurando la implicación permanente de los consejos asesores.

Con respecto al Brexit y la gestión de los stocks compartidos con estados no euro-

peos varios encuestados consideraron este asunto como un desafío importante en la puesta en práctica de la PPC a partir de ahora, dado que se requerirá un proceso de toma de decisiones más complejo. Se resaltó también que el Brexit ha cambiado la dinámica de la gestión de tales stocks compartidos y de los PMGs tan profundamente que el PMG de las aguas noroccidentales debe ser revisado, pues son ahora muy pocos los stocks que caen bajo el control exclusivo de las autoridades de la Unión Europea. Igualmente se mencionó que los acuerdos pesqueros con Noruega y las islas Feroe constituyen otro desafío clave en la región para alcanzar los objetivos de la PPC.

El sector también señaló que los planes multianuales de gestión (PMGs) han sido un paso importante en la puesta en práctica de la obligación de descarga, en especial por la flexibilidad en la fijación de los TACs que permite la introducción de rangos de rendimiento máximo sostenible. No obstante también se destacó que tales PMGs a menudo llevan a variaciones anuales en los TACs y requieren reducciones en el esfuerzo pesquero sin tener en cuenta los impactos socio económicos y que los PMGs no siempre responden a las necesidades de las pesquerías multi especie. Los participantes resaltaron las inconsistencias entre PMGs, la Directiva Marco de Estrategia Marina (DMEM) y el objetivo de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS), teniendo en cuenta que ciertos stocks que son considerados en buen estado por la PPC, como es el caso de los que se capturan dentro de los niveles de RMS, pueden ser considerados en mal estado bajo la perspectiva de la DMEM. Finalmente señalaron que hay un exceso de confianza en la modelización científica en vez de confiar más en los datos científicos obtenidos.



Interfish advierte de la peor pandemia: la obesidad, y busca recuperar a los consumidores que ganó en el confinamiento

En el año 2000, el consumo de productos del mar en España era de 40 kilos por persona y año; en 2022, esta cifra ha bajado a 27 kilos. Esta pérdida de la “cultura del pescado” preocupa enormemente al sector y también a las administraciones, tal y como quedó reflejado en el congreso “Pescado, fuente de alimentación saludable”, organizado por Interfish-España en Vigo.

Texto:
M.Barea

Juan Carlos Martín Fragueiro, presidente de Interfish, la única organización interprofesional de la pesca en España, fue el encargado de inaugurar el congreso “Pescado, fuente de alimentación saludable” y habló de la importancia de mantener una dieta equilibrada, lo que incluye “la ingesta de varias raciones de pescado a la semana, según médicos y nutricionistas”. No obstante, reconoció, la realidad es que el consumo de pescado cae año tras año, “sobre todo en los hogares con niños pequeños y adolescentes”. Esta caída se inició hace más de una década, a pesar del repunte con la pan-

“Se desaprovechó el paréntesis alcista en el consumo de pescado durante la pandemia”

demia, y obedece, según los expertos, a un cambio en el estilo de vida de la población española, con menos tiempo dedicado en los hogares a la compra y la cocina y a un aumento de los menores que comen en los centros escolares. Esta preocupación expresada por Martín Fragueiro fue compartida por la consejera del Mar de Galicia, Rosa Quintana, quien señaló que si “la población gallega forma par-

te de la élite mundial de longevidad es por nuestra excelente alimentación, cuyo eje son los productos del mar”. Para recuperar esa razón de ser de la Dieta Atlántica, Quintana se refirió a todas las acciones promocionales que ha puesto en marcha el Gobierno gallego para garantizar que Galicia siga siendo una de las comunidades españolas con mayor esperanza media de vida.

Perspectiva de diferentes expertos

Durante el congreso de Interfish, fueron numerosos los expertos que aportaron su visión de la “crisis de consumo de pescado”. Por ejemplo, Julia Melgar, catedrática de la Universidad de Santiago de Compostela del Área de Toxicología, se refirió a que la contaminación oceánica favorece la presencia de metales, especialmente mercurio, y su bioacumulación a través de la cadena trófica en especies de peces depredadores grandes, “sin embargo, estas especies, sobre todo el atún, contienen elevadas concentraciones de selenio, que se ha comprobado contrarresta los efectos nocivos del mercurio, e incluso de otros metales”.

Por su parte, la dietista y nutricionista María del Mar Silva abordó uno de los motivos que alejan los consumidores para no comprar pescado: la falta de tiempo para prepararlo. Silva apostó por la formación, “ya desde niños”, para que la alimentación diaria incluya el tiempo necesario para comprar, cocinar y comer saludablemente, “incluyendo todos los grupos de alimentos”.

“La obesidad es la consecuencia inmediata del abandono de las dietas Atlántica y Mediterránea”

Marta Munné, responsable ShopperView en AECOC, protagonizó una de las ponencias más optimistas ya que señaló que la forma de consumir ha cambiado y ahora el consumidor busca una alimentación basada en productos naturales y una dieta equilibrada, comiendo diferentes productos, en las cantidades adecuadas y obteniendo así lo mejor de cada uno.



Juan Carlos Martín Fragueiro, presidente de Interfish-España.

OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1825

FOR ALL YOUR ROPE NEEDS



De esta forma, aseguró que el 36% de los consumidores dice que ha sustituido parte del consumo de carne por pescado, “el mismo porcentaje que considera que la proteína del pescado es más saludable”.

Otro de los ponentes del congreso fue José Luis Vaamonde, experto en economía y sociología del consumo alimentario, quien destacó que el alto consumo de productos de la pesca en España “ha sido una componente esencial para fortalecer el perfil nutricional de nuestra dieta”. No obstante, continuó, “en los últimos años, en medio de la crisis económica que se manifiesta a partir del 2007, se inicia una bajada en el consumo que marca un punto de inflexión en un crecimiento del consumo ininterrumpido a lo largo de muchos años. Las consecuencias afectan al conjunto del sector, en cualquiera de las fases de su cadena alimentaria: en el consumo convergen los intereses colectivos”.

Vaamonde habló de la necesidad de “la vertebración vertical de la acción colectiva del sector a través de los instrumentos previstos en nuestro ordenamiento” y lamentó el “desmantelamiento por parte de la administración del órgano público, el FROM, que desarrollaba diversas tareas promoviendo conocimiento para un mejor información y promoción al servicio del sector y de los consumidores”.

Conclusiones que alertan de esa pandemia que es la obesidad

El pescado es sano y su consumo es clave para una dieta saludable en personas de todas las edades. Tal premisa es compartida por la mayoría de la población, pero no es suficiente para impedir el continuo descenso de la ingesta de productos del mar.

Esta es la principal conclusión del congreso “Pescado, fuente de alimentación saludable” que a su término emplazó a sus participantes y a todo el



Gabriel Ocaña leyendo las conclusiones del Congreso de Interfish

“Sector y administraciones muestran su preocupación por la pérdida de la cultura del pescado”

sector a una segunda edición el próximo año. Para cuando llegue esta cita, la industria pesquera debería haber asimilado ya que el paréntesis alcista de la pandemia en cuanto a consumo de pescado se desaprovechó, que las acciones colectivas deben potenciarse y que, de la mano de las administraciones, hace falta un esfuerzo especial de divulgación para que al adjetivo de saludable a la dieta rica en pescado se le añadan en el imaginario colectivo otros como sencilla, cercana y económica.

En el congreso quedó reflejada también la preocupación por la otra pandemia con la que convivimos: el so-

brepeso y a la obesidad de la población española, que es la consecuencia inmediata del abandono de patrones de consumo provenientes de la dieta mediterránea y la dieta atlántica.

Tras la aportación de los ponentes, se constató asimismo una realidad complicada: “Lo saludable no es lo único que impacta en las decisiones de compra y hábitos alimentarios”. De ahí que el sector deba considerar primordial conocer las motivaciones y las necesidades de unos consumidores que viven en una sociedad que dedica cada vez menos tiempo a la compra y a la preparación de los alimentos. 

Los altos costes ponen en peligro el futuro de la acuicultura española

La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apromar) ha emitido un comunicado en el que advierte del aumento de los costes de producción y la pérdida de poder adquisitivo de los hogares están poniendo en "serio peligro" el futuro del sector acuícola. En este contexto, varios operadores del sector primario han solicitado a la Comisión Europea un marco de crisis temporal y ayudas estatales, como apoyo extraordinario a las empresas afectadas por la actual situación. En este escenario, y según las estimaciones la asociación, el gasto medio devengado en el pasado ejercicio fue de unos 45-50 céntimos de euro por kilo de producto, "cantidad que fue necesario repercutir en los costes de venta para evitar la producción a pérdidas"

"Energía, piensos para la alimentación de los animales, combustibles, mate-

riales de envasado, transporte, vacunas, subidas salariales relacionadas con la inflación, etc. «Aumento que llegó en un momento de tesorería ajustada en las empresas, tras los parones productivos y las bajadas comerciales causados por la COVID-19 y que se ha agravado con la invasión de Ucrania por parte de Rusia», señala el gerente de Apromar, Javier Ojeda. La acuicultura española ha registrado, en apenas un año, incrementos del 100% del precio del oxígeno y de un 30% a un 50% el del pienso, ambos elementos imprescindibles para el desarrollo y bienestar animal. Los costes de la energía, necesaria para la cadena de frío de los Sistemas de Acuicultura en Recirculación (RAS) de las granjas marinas y las instalaciones de procesado, han crecido en torno a un 200-300 % con respecto al 2021. El gasóleo es un 20 % más caro, recoge Apromar. 🌊

Los precios del pescado en las lonjas alcanzan niveles históricos

Los precios del pescado están por las nubes. El verdel se ha encarecido en lonja un 38% respecto al mismo periodo del año pasado, la anchoa un 24%, y la sardina y el chicharro un 22% y un 25%, respectivamente, según constata el informe del Observatorio del Sector Pesquero del Gobierno Vasco. La merluza ha subido un 15% y el atún, un 63%. Pero, ¿cuál es la razón por la que el precio de estas capturas se ha encarecido tanto en este primer cuatrimestre? El sector arrantzale ha tenido que afrontar serias dificultades en esta campaña. Y es que el alto precio del gasóleo, la consecuente huelga del

transporte que tuvo lugar en marzo y que dejó en tierra a la flota vasca al no tener garantizada la distribución de sus capturas, y la escasez y el reducido tamaño de varias especies han condicionado sobremanera la presente campaña. El presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, Eugenio Elduayen, confirma la subida del precio del verdel y también de la anchoa, condicionada esta última especie por «el tamaño» de la misma. Elduayen indica que los pescadores hacen «una subida a la baja» de su producto y no pueden «incidir nunca en el precio», por lo que «estamos atados». 🌊



La piratería asola Africa

Aprobada en la ONU una resolución contra la piratería en el golfo de Guinea

El Consejo de Seguridad de la ONU ha aprobado por unanimidad una resolución por la que se insta a los países del golfo de Guinea a tipificar como delitos la piratería y el robo a mano armada en el mar en virtud de sus leyes nacionales, así como a investigar, enjuiciar o extraditar, de conformidad con el derecho internacional, a los autores de tales delitos y a quienes los inciten, financien o faciliten. De este modo, se urge a estos Estados la adopción de medidas inmediatas y, en particular, la adopción de estrategias de seguridad marítima. La ONU brinda, según recalcó el Consejo, el apoyo de la comunidad internacional cuando así lo solicite el país interesado dentro de dicha región. En concreto, alentó a las organizaciones regionales, incluidas la Unión Africana, la Comunidad Económica de los Estados de África Central (ECCAS), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS) y la Comisión del Golfo de Guinea, entre otros, a mejorar la cooperación subregional, regional e internacional en materia de protección y seguridad marítima en la región y seguir haciendo operativa la Arquitectura de Yaundé. Los Estados miembros y las organizaciones internacionales deberán también ayudar a los países del golfo de Guinea a tomar las medidas necesarias para evitar que la piratería y el robo a mano armada en el mar contribuyan a la financiación del terrorismo. 🌊

Enercom, la respuesta de Opromar al coste del gasóleo, un 300% más caro que en 2002

Opromar y la Fundación AZTI desarrollan un software para el control del ciclo del combustible en buques de cerco, palangre y arrastre. Este ambicioso proyecto, que moviliza más de 350.000 euros, nace de la necesidad del sector de paliar el coste de combustible, que ya supone el 40% del coste de explotación del buque y que es imposible de repercutir en el producto.



Presentación en Navalía del proyecto Enercom.

Texto:
M.Berea

La flota pesquera gallega y española debe ir por delante de la realidad económica, normativa y medioambiental que la rodea. Adelantarse a los tiempos para competir en mejores condiciones ha de ser una obligación para todos los actores de un sector que es percibido, demasiadas veces, como anclado al pasado y, lo que es peor, con un futuro incierto.

De ahí que Opromar -Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín-, en alianza con la Fundación AZTI, haya puesto en marcha el proyecto Enercom para ir directos a la línea de flotación: el consumo de un combustible cada vez más caro. El escenario es bien conocido: precios de los

“Enercom comenzó su singladura con tres buques de la flota de Opromar participando en el desarrollo del software”

productos de la pesca sin grandes variaciones en las dos últimas décadas y un combustible cuyo coste se ha incrementado hasta representar más del 40% de la cuenta de explotación de un buque. Un desequilibrio manifiesto que obliga a una decidida inversión en tecnología para aspirar a la máxima eficiencia energética.

El proyecto es ambicioso: 20 meses de trabajo -de diciembre del pasado año a junio del próximo- y una inversión de más de 350.000 euros, con cerca de 283.000 a cargo de Opromar y el resto dispuesto por AZTI, siempre con la financiación de los fondos europeos Next Generation. Y su diseño, efectivo: el desarrollo de un software que

controle el ciclo de combustible en los buques en plena faena para optimizarlo y, a continuación, compartir los datos para establecer medidas que se puedan generalizar en toda la flota.

Los beneficios serán notorios en tres campos. De entrada, el económico, al suponer un ahorro en una partida que, como ya queda dicho, es la principal en la cuenta de gastos; de su mano, el de previsión de una normativa cada vez más estricta en cuanto a la limpieza energética; y, de colofón, el medioambiental, al colaborar de forma decisiva en paliar en lo posible los efectos del cambio climático.

Enercom ha comenzado ya su singlatura, con tres buques de la flota de Opromar participando de forma activa en el desarrollo del software. El estudio no se limita a una modalidad de pesca, sino que abarca tanto el palanque como el cerco y el arrastre. Porque la dependencia del gasóleo es un hecho incontestable en todo el sector. En Europa, se gasta una media de 0,67 litros por kilo de pescado, y desde el año 2002, el incremento de los precios del combustible representó alzas superiores al 300%. Identificar el modelo de gestión eficiente y sostenible de dicha fuente energética se ha convertido en más que una obligación: es una necesidad.

Y la situación corre el riesgo de complicarse aún más para las empresas pesqueras si se hacen realidad los rumores que apuntan a que Bruselas podría eliminar los subsidios que hoy en



Ohinane Cabezas de AZTI y Javier Valero de Opromar.

día tienen los combustibles que se utilizan en la pesca. Desde luego, esto pondría en serio peligro la viabilidad

futura de la actividad. Además, las experiencias realizadas en los países de la Unión Europea, demostraron la imposibilidad de repercutir en el precio del pescado el aumento de los costes de combustible que se han experimentado en los últimos años, y todavía mucho peor escenario en el caso de que no sean subsidiados.

De esa preocupación nace Enercom, que dará respuestas a las preguntas y aportará soluciones en absoluto teóricas, sino puramente prácticas. De tal manera que se inicie un ciclo de eficiencia que comenzará con el combustible para expandirse al resto de actividades relacionadas con el sector. La modernización y la competitividad que ésta genera provocarán un cambio en la percepción de una actividad económica socialmente clave que facilitará la solución de otro problema: la falta de un relevo generacional.

*Somos
tu aliado
en la mar*

NABERAN

TRADICIÓN Y TECNOLOGÍA EN REDES QUE CONECTAN MARES



www.naberan.com



@naberrangroup

NABERAN SAREAK, S.L.

20830 MUTRIKU
(GIPUZKOA)
TEL: +34- 943195122
naberan@naberan.com

NABERAN FRANCE, S.A.R.L.

29730 LE GUILVINEC
(FRANCIA)
TEL: +34-(0) 298582739
david@naberan.com

NABERAN ITSAS NET, S.L.

48270 MARKINA
(BIZKAIA)
TEL: +34- 943105122
naberan@naberan.com

NGOM & FRERES

17100 DAKAR
(SENEGAL)
TEL: +22- 1338424020
ngldepcom@gmail.com

Las nuevas generaciones comprobarán, así, como la pesca no sólo camina con los tiempos, sino que se adelanta al futuro desde una conciencia medioambiental imprescindible y, en absoluto, peleada con el mantenimiento regularizado de la explotación pesquera.

En la actualidad, el 99,8% de la flota española, está propulsada por motores diesel. A pesar de que se desarrollaron infinidad de programas y proyectos destinados a la paulatina eliminación de la dependencia de este tipo de propulsión, la realidad viene demostrando que, si bien hay algún caso de éxito aislado en la flota comunitaria, son proyectos que necesitan de grandes obras de cambio en el buque que conllevan fuertes inversiones que no todos se pueden permitir.

En concreto, las principales causas de la falta de implementación de tecnologías para el uso de energías renovables a bordo son, en general, el



El alza del combustible trata de mitigarse con ahorros energéticos.

alto precio de todas ellas y las dificultades técnicas y estructurales de los buques pesqueros.

Este hecho ha impulsado el desarrollo de nuevas estrategias de ahorro energético con enfoque en los propios

buques como es el caso de Enercom, cuya presentación oficial se celebró en la feria Navalía y contó con la participación de Javier Valero, por parte de Opromar, y Ohiane Cabezas, por parte de AZTI. 

Gran parte de las flotas obtendrán pérdidas con los precios del combustible

El 40 % de la flota artesanal, el 66% de la flota de altura y el 87 % de la flota de larga distancia obtendrán pérdidas si los precios del combustible continúan a este nivel". Así lo recoge el informe anual de la Comisión Europea sobre economía azul en el que se reconoce el peso específico del sector pesquero y acuícolas y cómo se está viendo afectado por el actual contexto internacional. Así, la contribución de los recursos marinos vivos a la economía azul de la UE en 2019 fue del 12 % de los puestos de trabajo, el 11 % del VAB y el 10 % de los beneficios. "El resultado económico del sector ha mejorado desde 2009 y parece que el sector no se ha visto afectado significativamente por la pandemia de

COVID-19", indica. Sin embargo, desde marzo de 2022, los precios del petróleo han aumentado considerablemente como resultado de la invasión rusa de Ucrania y, en consecuencia, el sector pesquero de la UE estaba pagando alrededor de 1,1/1,2 euros por litro de combustible. La contribución de los recursos marinos vivos a la economía azul de la UE en 2019 fue del 12 % de los puestos de trabajo, el 11 % del VAB y el 10 % de los beneficios. "Las primeras estimaciones muestran que si los precios del combustible continúan a este nivel, la flota pesquera de la UE-27 tendría pérdidas de 0,3 mil millones en el beneficio operativo, arriesgando la sostenibilidad de la flota", apunta el informe y añade que estas pérdidas varían según el tipo de flota; con-

cretamente, el 40 % de la flota artesanal, el 66% de la flota de alta y el 87 % de la flota de larga distancia obtendrán pérdidas si los precios del combustible continúan a este nivel. El informe presentado parte de que la UE es el sexto mayor productor de productos de la pesca y la acuicultura (detrás de China, Indonesia, India, Vietnam y Perú), aportando alrededor del 3 % de la producción mundial. La UE tiene alrededor de 57 000 barcos activos que descargan alrededor de 4 millones de toneladas de productos del mar por valor de 6 300 millones de euros; mientras que el sector de la acuicultura alcanzó, en 2019, una producción de alrededor de 1,2 millones de toneladas por valor de 4000 millones de euros. 

Las ventas de productos del mar supera los niveles de prepandemia

Según, los datos presentados por Kantar Worldpanel en el 22º Congreso Aecoc de Productos del Mar, celebrado en Baiona, las ventas de pescado en España en el primer trimestre de este año crecieron en valor un 2,4% con respecto a las del mismo periodo de 2020.

El mercado español de productos del mar muestra un aumento de las compras en supermercados (con una cuota de mercado del 56,4%) y un pequeño descenso de las pescaderías especializadas, que en 2019 tenían una cuota de mercado del 31,9% y actualmente se sitúan en un 30,3%. Esto puede deberse al cierre de puntos de venta entre los comercios tradicionales. El presidente de Aecoc, Ignacio González, ha incidido en el "complejo escenario que vive el sector pesquero, marcado por una altísima inflación" y ha advertido de que las empresas de productos del mar deben "aportar valor" para no perder importancia en la cesta de la compra de las familias. "En un momento como el actual, los consumidores tienden a eliminar de su presupuesto las partidas que no le aportan valor, por lo que debemos apostar por la experiencia de consumo, la sostenibilidad y la conveniencia para seguir siendo relevantes". El analista de Kantar Worldpanel, Joan Riera, ha indicado que el crecimiento del consumo

de pescado tiende a normalizarse tras dos años con resultados anómalos, provocados por los cambios de hábitos ocasionados por la crisis sanitaria. En 2020 creció un 15,5%, a causa del cierre de la restauración y el crecimiento del consumo doméstico, y cerró 2021 con una caída del 3,2% en su cifra de negocio. En el detalle por categorías, el salmón (+19,7%), la anchoa (+16,9%) y la merluza (+5,4%) son los productos del mar que más crecen respecto a los datos prepandemia.

El estudio presentado por Kantar Worldpanel en el congreso de Aecoc también indica que los productos del mar representan actualmente un 11,3% del gasto de las familias en alimentación. En concreto, un 8,2% de este gasto total se destina a pescado fresco, mientras que el 3,1% restante es para los productos congelados.

Aumentan las compras en supermercados y bajan en pescaderías

En el análisis de hábitos de los consumidores, el informe muestra que el placer es el principal motivo de consumo de productos del mar. El 32,6% de las veces que los consumidores optan por pescado lo hacen por este motivo -por delante de otras categorías como la carne o la verdura-, mientras que el 26,1% de las veces lo hacen por conveniencia.

En este mismo sentido, el 66,9% del consumo de productos del mar se produce en comidas o cenas de entre semana, lo que hace del pescado la segunda categoría de alimentación más presente en la dieta diaria de los españoles, tan solo por detrás de la carne (69,3%).

El presidente de AECOC ha recordado que el conflicto bélico en Ucrania y el paro del transporte "han truncado los planes de las empresas para un 2022 que debía ser de recuperación e ilusión".



El 66,9% del consumo de productos del mar se produce en comidas o cenas de entre semana.

«El mejillón es el Ferrari del mar que siempre se vendió como un Seiscientos»

El sector bateeiro mantiene el pulso con la Administración por la delimitación de las zonas de recogida de la semilla necesaria para el cultivo en bateas. Una decisión sin argumentación científica, tal y como ha quedado de manifiesto en la jornada técnica organizada por Opmeiga en Vilagarcía, pero que pone en peligro el futuro de la “joya negra”, la viabilidad de numerosas empresas y miles de puestos de trabajo.



La delimitación de zonas de recogida de semilla para el cultivo de bateas generado controversia en Galicia

Texto: M.Berea

La jornada “Pasado, presente y futuro del sector de la miticultura”, organizada por la Organización de Productores de Mejillón de Galicia en Vilagarcía de Arousa, tuvo un protagonista inesperado: el investigador Uxío Labarta. El profesor de investigación “Ad Honorem” del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) puso el foco en el hecho de que la Administración esté tomando decisiones con respecto al molusco bivalvo con datos de hace dos décadas. Labarta recordó que fue en 1992 cuando la Xun-

«El mejillón gallego, en peligro por datos de hace más de 20 años»

ta de Galicia introdujo los planes de explotación de los recursos marinos sedentarios (mejillón, percebe, erizo), basados en el derecho de uso de territorio para las personas. Estos planes son

gestionados por las cofradías y están sujetos a la aprobación por parte de la Administración autonómica. Pues bien, el Plan del Percebe 2022-2024, el que delimita hasta un 80% las zonas de recogida de semilla para los mejilloneros, se apoya en datos de hace 20 años. Para el conocido investigador gallego hay varios factores que juegan en contra del sector: no forman parte de las cofradías; no tienen territorio asignado para la extracción de mejilla, ni plan de explotación específico por lo que dependen de los planes de otros colectivos tutelados por la Xunta. A mayores, no existe un registrosistema de extracción de semilla, con cantidades y áreas bien delimitadas,

“España produce el 42’8% del mejillón que se cultiva en la Unión Europea”

que permita acreditar las necesidades del sector ante la Xunta. Y esta falta de datos, reconoció Uxío Labarta, “deja al sector del mejillón en una situación de indefensión similar a la que padeció la flota pesquera de Galicia en los años 70 cuando, debido a deficiencias en las estadísticas aportadas, vio reducidos sus derechos históricos

Un sector líder en Europa con grandes retos a medio plazo

Carola González habló sobre la contribución de España a las Directrices Estratégicas para una acuicultura de la UE más sostenible y competitiva 2021-2030, y puso en valor la importancia en este contexto del sector gallego. La subdirectora del MAPA señaló que la producción de moluscos representa el 75,8% de la producción y el 21,7% del valor de la acuicultura de España, destacando que 98,9% de la producción de acuicultura marina de España y el 86,5% de su valor corresponde al mejillón. También explicó que en 2020 se produjeron en España 204.466,12 t de mejillón, por un valor de 105.620.370,16 euros.

Un dato que sitúa a España como productora del 42,8 % del mejillón que se cultiva en la Unión Europea. Por otra parte, destacó algunos de los retos a los que se enfrenta el sector como las dificultades para la diversificación de la actividad, los riesgos asociados a la calidad de las aguas y los efectos del cambio climático (incremento de temperatura del agua, acidificación o cambios en las condiciones físico-químicas) que pueden determinar una mayor incidencia de biotoxinas marinas y de fitoplancton tóxico.

 **grupo emenasa**
La fuerza de un grupo

 emenasa

 emenasa

 mecanara

 emenasa

 VICUSdt

 progener

 eneradio

 BALINO

 hga

 MAIN SOLUTIONS

 MAIN SOLUTIONS

 gardia cartar

 nuñez vigo

www.grupoemenasa.com

Por todo ello, animó a los socios de Opomega a impulsar, conjuntamente con las cofradías y la Administración, “un plan integral de monitorización de las especies que conviven en el intermareal rocoso (percebe, mejillón, erizo y algas) y recomendó, dado el éxito del antecedente portugués, “el uso de imágenes aéreas tomadas con drones que permita el desarrollo de este plan de forma eficiente”.

Estas indicaciones fueron recibidas con gran atención por parte de los socios de Opomega, que ya han encargado diferentes estudios para avalar con datos científicos los argumentos que esgrimen desde hace meses en sus reuniones con la Consejería del Mar; que las zonas de recogida de semilla no se resienten por su actuación, sino todo lo contrario.

Y por si la situación no fuera lo suficientemente tensa, el cese de la directora general de Pesca, Acuicultura, e Innovación Tecnológica, Mercedes Rodríguez, por parte de la consejera del Mar, Rosa Quintana, vino a añadir más leña al fuego.

Numerosos medios apuntaron como causa del relevo al conflicto del mejillón, asegurando que Rodríguez no supo atajar el problema y que esto fue determinante en su salida del Gobierno. No obstante, desde el sector bateiro dudan de esto y achacan el cese a la pérdida de confianza de Quintana por diferentes motivos.

No obstante, esperan que el nuevo director general, Antonio Basanta, dé un paso al frente y reconduzca una situación que podría dejar sin mejillón a numerosas bateas.

En la jornada de Omega también hubo tiempo para hablar del sector desde perspectivas más agradables. Así, el director científico de AZTI, Xabier Irigoien, se dirigió a los socios de la organización líder en el cultivo del mejillón en Galicia



Lino Suárez, Alvaro Carou y Gonzalo López Santos

“El conflicto de la mejilla tensa las relaciones del sector con la Administración desde hace meses”

para decirles que el mejillón era un Ferrari que se estaba vendiendo “como un Seiscientos”, por lo que instó al sector a sacarle mayor beneficio a esta joya de la alimentación. Una idea compartida por las dos autoridades que participaron en la inauguración de la jornada, el subdirector general de Acuicultura de la Consejería del Mar, Gonzalo López-Santos; y el concejal de Turismo de Vilagarcía, Álvaro Carou, quien invitó a Opomega a impulsar un proyecto turístico con las bateas y la actividad que realizan como protagonistas.

El jefe del departamento de gestión de Formación del ISM de Bamio, José Ramón Entenza, y la subdirectora general de Acuicultura, Comercialización Pesquera y Acciones Estructurales, Carola González, también participaron en el evento celebrado en Vilagarcía. El primero se refirió en su exposición a la formación marítima necesaria para trabajar en el sector, a través de los diferentes cursos

que se pueden realizar presencialmente u online. El objetivo, dijo, es garantizar el futuro de un sector en el que, al igual que en la actividad pesquera, ya hay problemas para garantizar el relevo generacional.

Homenaje a Rosa Gallardo tras 30 años trabajando en las bateas

El homenaje a Rosa Gallardo, bateira jubilada de Muros, que recibió este año el aplauso de los socios de Opomega a su trayectoria y pasión por la profesión, puso el broche de hora a la jornada técnica que este año celebró su quinta edición y que formó parte del programa de eventos European Maritime Day, de la DG Mare. En su presentación, Ricardo Herbón, presidente de la organización, destacó el amor de Rosa por una profesión “que siempre dignificó, consiguiendo transmitir esa pasión a sus hijos”. 

NEW ERA IN FISHING

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

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



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



M3iGO

SMART FISHING

by
MARINE
INSTRUMENTS

El Gobierno ha aprobado La Ley de Pesca Sostenible que viene a sustituir otra de hace de más de 20 años y que constituye un cuerpo legislativo fundamental porque marca cómo debe ser la gestión de las cuotas pesqueras, base de acción de la flota, junto a otras cuestiones de suma importancia para el devenir del sector pesquero.

Ley de Pesca Sostenible, «no garantiza la seguridad jurídica»

La flota estaba saliendo de la crisis provocada por el COVID y ahora se ha metido de lleno en la provocada por la guerra. Y todo esto en el contexto de una política verde en el ámbito europeo que parece que quiere arruinar a las empresas en vez de favorecerla. Todo ello ha contribuido a que España cuente con menos de 9.000 barcos cuando hace pocos años se contaba con 22.000. Cada año van desapareciendo más barcos y eso unido al problema de falta de tripulaciones, de relevo generacional, los precios del gasóleo... se están produciendo muchos abandonos y con un alto número de peticiones de desguaces. Para frenar esta situación e impulsar el sector pesquero, el Consejo de Ministros ha aprobado la nueva Ley de Pesca.

El texto, que actualiza otro de hace más de 20 años, es clave para el sector al incluir un tema fundamental como es la gestión de las posibilidades de pesca. Desde el ámbito de Cepesca existe un gran malestar porque de las 46 propuestas presentadas sólo 2 se han atendido siendo la prioridad del sector empresarial la seguridad jurídica de las empresas.

La Confederación Española de Pesca (CEPESCA) considera que el proyecto de Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera «no garantiza la seguridad jurídica de las empresas pesqueras de nuestro país ya que no explicita que los posibles nuevos criterios de reparto de las posibilidades de pesca no afectarán a los ya realizados conforme a la ley vigente». En este sentido, Cepesca cree imprescindible que la nueva ley explicita expresamente que los nuevos criterios se aplicarán exclusivamente a las especies que se vayan a repartir por primera vez. Según Javier Garat, secretario general Cepesca, «durante los últimos años se han realizado muchos repartos de las posibilidades de pesca conforme a la Ley de Pesca de 2001 y, tras ellos, muchas empresas pesqueras han realizado importantes inversiones para garantizar su futuro, adaptando



Las empresas pesqueras demandan seguridad jurídica

su capacidad operativa o comprando o alquilando cuotas a otras empresas. Por ello, -apunta Garat-, una posible revisión de esos repartos provocaría serios perjuicios a muchas empresas y atentaría contra la seguridad jurídica de las mismas”.

Cepesca sostiene, además, que la reserva del 10% de todas las posibilidades de pesca que establece el nuevo texto normativo es excesiva y más teniendo en cuenta que, en los últimos años, la Administración se ha reservado un máximo de entre un 2% y un 3%. Por este motivo, la patronal pesquera solicita que la reserva de las posibilidades de pesca no supere el 3%. Cualquier porcentaje superior crearía una disfunción indeseada en la gestión de las posibilidades de pesca por parte de las empresas.

Por otro lado, Cepesca muestra su preocupación por el artículo que se refiere a la gestión de las posibilidades de pesca no utilizadas, puesto que el Gobierno establece la posibilidad de “expropiarlas” sin compensación a las empresas que no las usen durante dos años consecutivos. En este sentido, y según Javier Garat, “esta medida podría suponer un enorme perjuicio para las empresas que llevan años invirtiendo para contar con las suficientes posibilidades de pesca que aseguren su rentabilidad a futuro”.

Sobre este particular, Cepesca apunta que las empresas pesqueras son las primeras interesadas en hacer el máximo uso de las posibilidades que la UE concede a España, “pero en lugar de amenazas, lo que necesitamos es flexibilidad y políticas que favorezcan los intercambios y posibilitar una pesca sostenible, pero también rentable”. Cepesca lamenta que se haya eliminado del proyecto de ley el artículo 64 de la ley actual y que hace referencia a la adopción de medidas para el fomento de las sociedades mixtas. Para el sector, este



La falta de relevo generacional es un problema de muchas empresas armadoras

tipo de sociedades son importantes para la creación de empleo y riqueza, tanto en España como en los países donde realizan importantes inversiones, así como por su contribución al abastecimiento de pescados y mariscos al mercado español y a la soberanía alimentaria de la UE.

Con los grupos parlamentarios

En estas circunstancias, Cepesca se dirigirá a los grupos parlamentarios para favorecer un replanteamiento y que, a la hora de la votación del nuevo texto en el Congreso y el Senado, se aprueben unas enmiendas que tengan en cuenta el trabajo de los armadores y pescadores y promuevan al mismo tiempo una mejor gestión de los caladeros durante los próximos años. Cabe señalar que, de las 46 propuestas de modificación del texto presentadas por Cepesca, sólo se han tenido en cuenta un par de ellas. De hecho, según Garat, “el sector pesquero puede contribuir a la mejora de este texto ade-

«De las 46 propuestas que presentó Cepesca al Gobierno, sólo se nos han admitido 2»

cuándolo a la realidad y las necesidades de nuestro sector, pero para ello necesitamos que el Gobierno tenga en cuenta nuestras propuestas, hasta ahora prácticamente ignoradas”. Respecto a los aspectos positivos del proyecto de ley, Cepesca llama la atención sobre la relevancia que otorga el texto a la investigación pesquera y la inclusión de nuevos grupos laborales en los coeficientes reductores. De esta forma, celebra Cepesca, se incrementa la protección y se posibilita el adelanto de la jubilación de colectivos de mujeres como las rederas, neskattillas o empacadoras. La patronal también aplaude la regulación que introduce el texto para la pesca recreativa, los recursos genéticos y la creación de un foro asesor de pesca. Según Cepesca, la tramitación del proyecto de Ley de Pesca Sostenible abre una oportunidad para intentar alcanzar un consenso entre el sector, el Gobierno y los diferentes grupos políticos, un condicionante fundamental para que la nueva Ley sea un éxito durante, al menos, los próximos 20 años. 🌊

Los cañeros piden estabilidad en Senegal tras haber estado seis meses parados

La flota cañera ha criticado el desamparo a la que está sometida después permanece amarrada en el puerto de Dakar (Senegal) desde principios de año, soportando gastos (sueldos de marineros, mecánicos, gastos portuarios, licencias), pero sin ingresos, tras la negativa de este país de emitir las licencias previstas en el protocolo de pesca vigente con la Unión Europea». Al final se desbloqueó la situación, pero con graves pérdidas para esta flota.

La flota española que opera en aguas del Atlántico en Senegal puede volver a faenar una vez que el ministro de Pesca y Economía Marítima de este país africano, Alioun Ndoy, haya firmado las licencias para el año 2022 que permanecían bloqueadas, gracias a un acuerdo alcanzado entre la Unión Europea y Senegal. Según explicó el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la actividad de la flota comunitaria que faena en Senegal al amparo del acuerdo de colaboración para la pesca sostenible entre este país y la Unión Europea se encontraba paralizada desde 2021 ante la negativa de las autoridades senegalesas a emitir las licencias correspondientes a 2022, a pesar de haber sido tramitadas y abonadas en tiempo y forma. En concreto, un total de 15 embarcaciones españolas habían tramitado y abonado las licencias.

La firma de las licencias se produjo después de varias semanas de "intensas gestiones" entre la administración española y la Comisión Europea, y entre ésta y el Gobierno de Senegal, según el Ministerio dirigido por Luis Planas. La costa senegalesa es uno de los caladeros de mayor importancia para la flota española que opera en el Atlántico. Con un tonelaje anual de referencia de 14.000 toneladas, el Protocolo de Pesca de la UE con Senegal ofrece posibilidades de pesca a 28 atuneros congeladores, (de los que 16 corresponden a España), 10 atuneros cañeros (7 para España), 5 palangreros de superficie (3 para España) y 2 buques arrastreros de merluza españoles.



La flota de Dakartuna ha tenido que permanecer amarrada por la no concesión de las licencias de pesca

Dicho departamento indicó que, en particular, es un acuerdo vital para la flota de atuneros cañeros, que tiene su base de operaciones en Dakar desde hace dos décadas. Para 2022 habían tramitado y abonado sus licencias ocho atuneros cerqueros congeladores de País Vasco y Galicia, que operan con 2 buques de apoyo, 3 atuneros cañeros de País Vasco y Cantabria y 2 buques demersales a la merluza de armadores gallegos con puerto base en Canarias.

Europarlamentarios, la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) y diferentes empresas denunciaron la situación que atravesaba la flota cañera que permanecía amarrada en el puerto de Dakar (Senegal). Así, Cepesca, consideraba inexplicable la situación e instaba a que se defendiese a esta flota ante países terceros que, como en este caso, y de manera inexplicable, incumplieron, un año más, unilateralmente un acuerdo de pesca con la UE. En su defecto, Cepesca tampoco encontraba razones para que la Comisión declarase que, a pesar de esta situación, que aún no se pueden activar ayudas comunitarias para los pescadores, a pesar del apoyo expresado por muchos miembros del Parlamento Europeo.

IOTC certifica el mal estado del atún de aleta amarilla

La Unión Europea no ha podido sacar adelante su principal prioridad de introducir la ordenación para los dispositivos agregadores de peces a la deriva (DCP), en la gestión de la población de atún de aleta amarilla en el Índico, así como aprobar una acción para reducir la captura de atún listado en la reunión de la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC).

La IOTC manifiesta que la situación del atún de aleta amarilla está en «situación peligrosa en este momento», dice el ministro de pesca de Seychelles, Jean Francois Ferrari. «Todos los países miembros de la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC) deben dejar que la ciencia guíe las decisiones y hacer un esfuerzo para seguir las decisiones acordadas», dice el ministro de Pesca de Seychelles en la 26ª sesión de la comisión. Esto también ha generado que IOTC no haya podido ponerse de acuerdo sobre las medidas de ordenación propuestas perdiéndose una oportunidad para la gestión sostenible de las pesquerías del Océano Índico". Desde el establecimiento del plan de recuperación para el rabil en 2016, la UE, como el mayor contribuyente, ha reducido continuamente sus capturas de rabil en más de un 21 % en comparación con los niveles de 2014 (más de 20

000 toneladas). Ningún otro miembro de la IOTC ha igualado esta reducción", recoge la CE, a lo que añade que "desafortunadamente, nuestros esfuerzos han sido anulados por la decisión de 6 miembros de la IOTC (India, Indonesia, Irán, Madagascar, Omán y Somalia) de objetar el plan de reconstrucción". Ante la negativa de estos países, la IOTC decidió que, antes de convocar una sesión especial para discutir soluciones futuras, se conciliarán posiciones con los países que se oponen a nuevas medidas. Por ello, la Comisión Europea tachó de "decepcionante" que la IOTC no haya podido adoptar un nuevo marco regulatorio para los dispositivos de agregación de peces. La UE había presentado una propuesta "muy ambiciosa y completa" para gestionar estos dispositivos. Según recoge, la adopción de esta propuesta habría aumentado sustancialmente la sostenibilidad de la

No existe acuerdo para establecer medidas de ordenación para los dispositivos agregadores de peces

pesca al reducir el número de DCP desplegados e imponiendo el uso de DCP biodegradables para 2025. Este tema se volverá a abordar en la reunión del próximo año y la UE señala que "seguirá defendiendo un enfoque ambicioso, realista y basado en la ciencia que abarque todos estos dispositivos". Asimismo, la UE tampoco triunfó con su propuesta para contrarrestar la tendencia creciente de la captura de atún listado. La IOTC no adoptó la medida para devolver las capturas del listado al total admisible de capturas (TAC) acordado. "Se trata de nuevo de una ocasión perdida para mitigar el riesgo de deterioro de la población de listado", valora la Comisión. En cuanto al patudo después de varios años de intenso trabajo científico con científicos europeos y australianos a la cabeza, la IOTC adoptó una medida de gestión de "gran alcance" para el patudo, según explica la CE, una acción que considera como "un importante paso adelante para tomar decisiones de gestión bien informadas y basadas en la ciencia". Asimismo, las partes de la IOTC han adoptado una propuesta de la UE sobre la cobertura de observadores, que crea la base para la introducción de más sistemas de seguimiento electrónico.



RIPAPE une a los pescadores de Latinoamérica con los de la Península Ibérica

La provincia gaditana ha acogido este mes de mayo la creación de la Red Iberoamericana de Pesca Artesanal y el II Encuentro Internacional de Pesca Artesanal. *Europa Azul* ha dialogado con el artífice de este nuevo actor que une a pescadores de España, Portugal y Latinoamérica. Estos eventos han tenido lugar en el marco de la celebración del Año Internacional de la Pesca de Pequeña Escala, declarado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

Texto: Juan Manuel Moreno

La Red Iberoamericana de Pesca Artesanal de Pequeña Escala (Ripape) pretende unir a los trabajadores de la pesca de Latinoamérica y la Península Ibérica para proponer soluciones globales a problemas comunes. La falta de voz en la toma de decisiones, la pérdida de caladeros, la subida de los combustibles o las restricciones son algunos problemas a los que se enfrentan la flotas artesanales andaluza e internacional.

La cita, organizada por la Organización de Productores Pesqueros Artesanales de Conil (OPP72), con el apoyo de WWF España y Soldecocos, ha reunido a más de un centenar de pescadores artesanales, investigadores, científicos y autoridades. Nicolás Fernández, responsable de la OPP72, ha hablado con *Europa Azul* sobre la trascendencia de este hito histórico: “Esto es algo muy novedoso porque es una red que representa a más de 20 millones de pescadores de toda Latinoamérica, España y Portu-

gal”. En total han sido 24 organizaciones de 17 países quienes se han unido en esta plataforma. «Vamos a reivindicar el papel fundamental que juega la pesca artesanal de pequeña escala. Somos el segmento de flota que más empleo genera, posiblemente no sea el sector que produzca más PIB, pero su fuerza económica se apreciará desde nuestra unión», añade Fernández.

De este modo, la Ripape surge con el reto de alzar la voz de los pescadores artesanales y con la

«Vamos a reivindicar el papel fundamental que juega la pesca artesanal de pequeña escala»

intención de funcionar a modo de laboratorio de ideas, donde se compartan experiencias y se discutan soluciones a los retos actuales y futuros del sector pesquero, desde la sostenibilidad ambiental y socioeconómica. “Los pescadores artesanales de pequeña escala somos quienes trabajamos más cerca de la costa, los primeros en detectar los cambios en nuestros océanos”, explica el representante de la OPP72. Y es que esta iniciativa surge de la mano de la ciencia y el ecologismo. “Las conexiones entre el conocimiento empírico de los pescadores y los equipos de investigación son claves; hasta ahora, el conocimiento empírico de los pescadores, su sabiduría basada en la experiencia, no ha sido puesta en valor en su justa medida”, señala Nicolás Fernández.

Además de la unión entre pescadores, y de sus vínculos con científicos y ecologistas, Fernández insiste en la importancia de tener voz en el proceso de toma de decisio-



Representante de la flota brasileña firma el documento de adhesión a RIPAPE.



RIPAPE representa a más de 20 millones de pescadores de Latinoamérica..

nes. “De nada sirven las directrices voluntarias sobre pesca sostenible si no se cumplen por parte de los gobiernos; queremos ampliar esos códigos de conducta e instar a los gobiernos a que esas directrices sean vinculantes y obligatorias desde que se firman”.

La Ripape también nace con la voluntad de valorar el papel de la mujer en las comunidades pesqueras artesanales y con la intención de realizar una clara labor pedagógica y comunicativa de su actividad. “No tenemos relevo generacional en ningún segmento de la pesca, para ello tenemos que lograrlo desde la pesca de pequeña escala; tenemos una profesión digna, que no solo supone el mantenimiento de familias sino la garantía de abastecer de pescado a zonas de la costa, eso es parte de nuestra cultura y debemos valorarlo y transmitirlo”. Sobre el destacado problema del relevo generacional añade Fernández que “el oficio de pescador está en extinción pese a su importancia, y eso es así porque desde las administraciones no se le está prestando toda la

La flota artesanal andaluza de pequeña escala está constituida por 900 embarcaciones y cuenta con 3.000 tripulantes

atención que merece”.

II Encuentro Internacional de Pesca Artesanal

A la creación de la Ripape, acaecida en Cádiz entre el 9 y el 11 de mayo, le ha sucedido el II Encuentro Internacional de Pesca Artesanal, celebrado entre el 11 y el 13 de mayo en la gaditana localidad de Conil de la Frontera. En este foro también se han abordado los problemas actuales del sector desde una triple perspectiva social, ambiental y económica. En estas jornadas, los distintos grupos de trabajo han visitado los puertos y parajes de Conil, Chipiona, Rota y Tarifa.

Este encuentro internacional ha puesto de manifiesto, según la or-

ganización, la importancia de la pesquería de pequeña escala en el marco mediterráneo. “En este foro hemos observado que hoy se necesita más que nunca la puesta en marcha de medidas a favor de la flota mediterránea artesanal y que se oiga su mensaje; y hemos visto el deseo de los pescadores artesanales del sur de Europa y del norte de Marruecos para trabajar conjuntamente por la sostenibilidad de sus pesquerías”, asevera Nicolás Fernández.

La flota artesanal andaluza de pequeña escala está constituida por alrededor de 900 embarcaciones que reúnen a cerca de 3.000 tripulantes. Estas embarcaciones, que se encuentran dispersas por todo el litoral andaluz, usan técnicas de pesca muy selectivas destinadas a la captura de diversas especies objetivo. Este modo de trabajo obliga a los pescadores a ir adaptando su jornada a las condiciones concretas de cada día. La importancia de esta flota en el ámbito alimentario radica en su capacidad de llevar a los mercados una gran variedad de productos de alta calidad y valor nutritivo. 🌊

Solicitan el fin de las ventajas para los chirleros italianos

El sector pesquero andaluz pide a la Unión Europea que no amplíe la medida excepcional que permite a la flota italiana capturar chirilas de menor tamaño. En Italia los mariscadores pueden extraer ejemplares de 22 milímetros en lugar de los 25 milímetros requeridos en España. Los chirleros del Golfo de Cádiz reclaman a la Unión Europea que no vuelva a ampliar el período de aplicación del plan de gestión de la chirila (*Chamelea Gallina*), el cual habilita a las embarcaciones italianas a extraer ejemplares de tan solo 22 milímetros, a diferencia de los 25 milímetros que se exigen en los puertos españoles. La excepcionalidad italiana termina el 31 de diciembre de 2022, después de seis años de aplicación de esta norma. Por ello, los mariscadores andaluces piden el final de esta medida, que inicialmente se concibió para un período de tres años pero que después se ha ampliado en dos ocasiones. Desde el sector pesquero andaluz se tilda de agravio esta excepcionalidad italiana. La Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores, Facope, pide que las restricciones o concesiones que se aprueben en el ámbito comunitario vayan acompañadas de informes científicos que las avalen para evitar que se amparen situaciones excepcionales sin justificación. Facope denuncia que esta desventaja que sufre la flota andaluza se traduce en riesgo para el futuro de los mariscadores de chirila, los cuales se concentran en Isla Cristina y Punta Umbría en gran medida. Esta demanda de los mariscadores andaluces cuenta con el respaldo de la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía y del Ministerio del ramo.



El puerto de Ayamonte contará con nueva lonja

La nueva lonja pesquera del puerto onubense de Ayamonte cuenta con un presupuesto de 2,5 millones de euros, procedentes de los fondos FEMP y gestionados por la Junta de Andalucía. Este proyecto contempla la creación de una nueva lonja pesquera y también incluye la adecuación de explanadas aledañas. De este modo, con esta inversión se pretende mejorar la relación entre el puerto y su entorno urbano promoviendo la implantación de otras actividades económicas en suelo portuario, además de lograr unas instalaciones más eficientes en el



proceso de comercialización de los productos pesqueros. Además, en el nuevo espacio se situará un recinto propio para el sector pesquero. La Consejería de Pesca y la Consejería de Fomento de la administración andaluza se han unido en este proyecto con la intención de aumentar y potenciar los servicios que actualmente ofrece el puerto de Ayamonte. Y es que esta mejora se enmarca en un contexto de inversiones en los puertos pesqueros andaluces que, según la Consejería de Pesca, ascienden hasta los 30 millones de euros desde 2018 para acometer mejoras en los 25 puertos andaluces. Entre las obras desarrolladas en puertos pesqueros de Andalucía se hallan la modernización de las lonjas de Roquetas de Mar o Adra, en la provincia de Almería, o la de Motril, en Granada. Como en los casos mencionados, con la construcción de la nueva lonja se persigue una mejor conciliación entre la actividad extractiva y los usos urbanos. En esa relación puerto-ciudad, que aproxima a la pesca, el turismo y la cultura entre sí, destaca el proyecto Muelle Gourmet de Ayamonte, cuyas obras están en su recta final. Se trata de un proyecto con un millón de euros de inversión pública.

El delta del Ebro se convierte en un escenario óptimo para emprender cualquier iniciativa de cultivo industrial de algas

Texto: Francesc Callau

Además del Delta del Ebro, en el resto del litoral catalán, también se podría desarrollar este tipo de cultivo en Ametlla de Mar (Tarragona) y Roses (Girona) por los nutrientes de sus aguas. Así lo determina el estudio encargado para valorar el lugar más adecuado de la costa catalana para desarrollar este tipo de industria, atendidas las condiciones medioambientales necesarias para llevar a cabo esta actividad.

La iniciativa, desarrollada en el marco de la Estrategia marítima de Catalunya 2030, tiene como punto de partida el propósito de la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y de la Unión Europea de promover una industria de algas sostenible en el Mediterráneo.

“El delta del Ebro y sus alrededores son, sin ningún tipo de duda, los escenarios óptimos para emprender cualquier cultivo industrial de macroalgas”. Esta es la conclusión que se desprende del estudio presentado el 11 de mayo en la Ràpita, en el marco de una Jornada dedicada a evaluar el potencial del desarrollo de una industria de algas en Catalunya, organizada por el Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya conjuntamente con la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo de la Organización de las Naciones Unidas para la Ali-



Cataluña aborda un proyecto para conocer el cultivo de algas.

mentación y la Agricultura (FAO-CGPM), la Agencia para la Competitividad de la Empresa-ACCIÓN del Departamento de Empresa y Trabajo, el Ayuntamiento de la Ràpita y la Red Marítima de Catalunya Blue-NetCat.

La acuicultura de algas es una actividad muy efectiva para producir alimentos saludables ricos en nutrientes y componentes bioactivos con un impacto ambiental positivo que contribuye a restaurar los ecosistemas costeros degradados.

Según el informe, encargado por el Departamento de Acción Climática y la Comisión General de Pesca para el Mediterráneo de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) al científico especialista en algas de la Universidad de la Coruña Javier Cremades, el delta del Ebro cumple la condición indispensable porque el cultivo de macroalgas sea viable.

“Lo más importante para que las algas puedan desarrollarse, es que haya nutrientes y el delta del Ebro con todo el que arrastra el río hacia las bahías, produce mucho de fitoplancton que es el alimento que motivó en su momento el cultivo de marisco. Pues este alimento es también el que necesitan las macroalgas, a la vez que también es bueno que haya movimiento de estos nutrientes”, explica Cremades.

Las bahías del delta del Ebro suponen un escenario modélico para poder implementar un modelo que combine la producción natural de microalgas, los cultivos de moluscos bivalvos y la posterior producción de macroalgas en sus desembocaduras, donde las condiciones hidrodinámicas y la temperatura del agua son las más idóneas para su desarrollo.

Para el investigador gallego, “el cultivo de marisco u otros productos de



Javier Cremades, investigador de la Universidad de A Coruña.

acuicultura y de algas son actividades complementarias que se pueden combinar perfectamente, puesto que las algas se pueden alimentar de los residuos de los mismos moluscos, a la vez que serán beneficiosos para el entorno, puesto que regenerarán la calidad de las aguas, captarán CO₂ y liberarán oxígeno en las aguas, ofreciendo unos servicios ecosistémicos”.

Usos y valor añadido

En el resto del litoral catalán, hay otras posibilidades de adquirir nutrientes, factor indispensable para el desarrollo de los cultivos de macroalgas de manera eficiente, mediante la acuicultura de atún, dorada y lubina que se están llevando a cabo en Ametlla de Mar y las jaulas de cultivo de lubina en la bahía de Roses. El investigador Javier Cremades explicó que, “es una opción muy realista para el territorio. De hecho, desde el anuncio y durante las primeras semanas, ya hemos tenido algunas llamadas de gente interesándose por un tema que ven como una oportunidad. Según mi experiencia, el entorno es

idóneo para impulsar la producción de microalgas”. Así, las algas cultivadas actúan como biofiltros en la depuración de efluentes procedentes de actividades acuícolas.

El estudio también propone ocho especies de algas mediterráneas de los géneros *Gracilaria*, *Codium* y *Ulva* como los más idóneos para ser cultivados a la costa catalana.

Las especies de *Gracilaria* tienen interés comercial principalmente para la obtención de agar que se utiliza fundamentalmente como aditivo en la industria alimentaria. Gracias a su alto contenido proteico y sus calidades organolépticas, también son utilizadas para consumo humano y de especies acuícolas. Por otro lado, el género *Codium* está siendo muy estudiado para la obtención de productos de aplicación farmacológica, mientras que las especies de *Ulva* se utilizan principalmente para el consumo humano y animal. Estas últimas están siendo estudiadas también por sus aplicaciones en medicina regenerativa para poseer propiedades antivirales, antioxidantes, anticoagulantes y anticancerígenas. 

En línea con Naciones Unidas y Europa a favor de una acuicultura sostenible

El impulso de este tipo de cultivo tiene como punto de partida el propósito de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y de la Unión Europea de promover una industria de algas sostenible en el Mediterráneo, con todos los beneficios medioambientales y posibilidades de negocio que lleva implícitos esta actividad. Por otro lado, es ineludible un cambio de paradigma que permita que la acuicultura de Europa se dirija hacia unas prácticas ambientales y Socioeconómicamente sostenibles. Todo ello, coincide con la celebración este 2022 del Año Internacional de la Pesca y la Acuicultura Artesanales. Catalunya se sumó con la organización de esta jornada que ha contó con la participación del director general de Política Marítima y Pesca Sostenible, Sergi Tudela; el responsable de Acuicultura de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura - Comisión General de Pesca del Mediterráneo (FAO- CGPM), Houssam Hamza; el especialista en la industria de las algas en aguas europeas Pierre Erwes; los especialistas en algas de la UE y promotores de la coalición Algas para Europa Fernando Nieto y Joao Santos, y el investigador de la Universidad de la Coruña Javier Cremades, responsable del análisis sobre el potencial de la costa catalana para el cultivo de algas. El cultivo de micro y macroalgas representa una oportunidad para el crecimiento sostenible de la Economía Azul de Catalunya.

Damià Calvet: “Con el Plan de Innovación del Puerto de Barcelona, la ciudad mirará al mar”

Presentado el Plan de Innovación, la herramienta de transformación del Port de Barcelona. La Fundación BCN Port Innovation facilitará el desarrollo rápido y eficiente de los proyectos.

Texto: Francesc Callau

El Port de Barcelona ha puesto en marcha su Plan de Innovación con el objetivo de hacer avanzar de forma coordinada y bajo un mismo paraguas los diferentes proyectos que están transformando la manera como el Port está ofreciendo sus servicios, a la vez que le están situando al frente del crecimiento económico y social. El Plan de Innovación fue presentado el 12 de mayo por el presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet; y la directora de Innovación y Estrategia de Negocio, Emma Cobos.

El Port entiende la innovación como la conversión de las nuevas ideas en valor para la Comunidad Portuaria, sus clientes y la sociedad. El Plan de Innovación, que desarrolla las propuestas especificadas en el IV Plan Estratégico, establece un modelo de innovación propio basado en el concepto de smart port y, por lo tanto, considera que la innovación tiene que ser sostenible, abierta, colaborativa, impulsada por la demanda, alineada con la estrategia del Port y con una fuerte base tecnológica.

El Plan define tres grandes objetivos: reforzar el papel del Port de Barcelona como motor del crecimiento y la recuperación de la economía; im-



El presidente del Port de Barcelona Damià Calvet y la directora de Innovación y Estrategia de Negocio, Emma Cobos.

pulsar la innovación y la digitalización del ecosistema logístico; y favorecer las sinergias con la ciudad en este ámbito.

El Plan de Innovación se estructura en cuatro líneas de acción:

- ◆ El desarrollo de herramientas de gestión, ágiles y transversales con implicación de la Comunidad Portuaria de Barcelona.
- ◆ El establecimiento de alianzas con el entorno innovador de Barcelona.
- ◆ La estimulación de la innovación sectorial.
- ◆ La difusión de la actividad inno-

vadora del Port.

En este sentido, Damià Calvet explicó que el Port de Barcelona “ha estado siempre al frente del sistema portuario español y también de los puertos mediterráneos y europeos a la hora de plantear, diseñar y poner en servicio soluciones innovadoras” en ámbitos tan diversos como la logística (la Zona de Actividades Logísticas), el puerto en red y las terminales interiores (Terminal Marítima de Zaragoza), el puerto-ciudad (Port Vell), la participación de la comunidad portuaria (Consejo Rector de la Comunidad Portuaria de Barcelona, Foro Telemático), la formación (Escuela Europea Intermodal Transporte), o la telemática (Portic), entre otros.

El presidente del Port explicó que Barcelona “es hoy una de las capitales tecnológicas de Europa, destacando su apuesta para desarrollar soluciones de movilidad y de modelo energético que facilite la transición hacia un modelo de ciudad sostenible y especialmente cuidada con las personas y con el medio”.

En consecuencia, el Plan de Innovación plantea “un nuevo modelo de participación, que tiene que ser colaborativa y abierta, y que necesita de la implicación activa de la Comunidad Portuaria de Barcelona y del ecosistema innovador de la ciudad” mediante alianzas estratégicas con los agentes del ecosistema innovador de la ciudad, como son el 22@, el Consorcio de la Zona franca de Barcelona, Barcelona Tech City, Mobile World Capital, etc., y del Puerto. “Nos hemos marcado el objetivo que todo este potente ecosistema tecnológico e innovador que se está desarrollando en Barcelona mire al mar”, declaró Calvet.

Aceleración de proyectos tecnológicos

La directora de Innovación y Estrategia de Negocio del Port de Barcelona puso el énfasis en la importancia de disponer “de una estructura más ágil que la Autoridad Portuaria que sea capaz de impulsar las nuevas iniciativas de forma rápida y eficiente”.

Por esta razón el Plan de Innovación prevé “la creación de la fundación BCN Port Innovation, que facilitará la gestión de las iniciativas innovadoras y la aceleración



Mapa del Blue District, el ecosistema innovador del Port de Barcelona.

de los proyectos tecnológicos, ambientales y de transición energética que tienen que facilitar la transformación de Barcelona y de su puerto”.

BCN Port Innovation es una fundación privada en la cual participan como partners empresas destacadas de la Comunidad Logística Portuaria y como patrones fundadores el Port de Barcelona junto con dos empresas tecnológicas, Ackcent y Aggity, que aportarán, según Cobos, una visión dinamizadora y externa al sector marítimo portuario. La fundación BCN Port Innovation será el punto de encuentro y de debate en el cual las empresas portuarias plantearán los retos que está generando de forma creciente el transporte y la logística internacional y donde las empresas tecnológicas ofrecerán soluciones disruptivas.

Emma Cobos explicó que “no puede haber innovación abierta si no hay alianzas y colaboración”.

En este sentido, para facilitar el desarrollo del Plan de Innovación se prevé el impulso del Blue District, una área de innovación sectorial situada mayoritariamente en el Port Vell, y donde ya están en funcionamiento instalaciones como el Pier01, la Facultad de Náutica de Barcelona, o el D.Factory del Consorcio de la Zona franca, entre otros, espacios con los cuales ya se están manteniendo líneas de colaboración.

El Puerto dará un impulso definitivo al Blue District con la creación del Blue Tech Port, un nuevo centro de innovación de economía azul, que se ubicará en el muelle de San Bertrán y donde se alojarán startups, instituciones internacionales del entorno marítimo, centros de innovación de grandes empresas vinculadas con la logística, el transporte, la actividad portuaria y centros de formación como el Instituto de Logística de Barcelona, que abrirá sus puertas en el curso 2022-2023 en el World Trade Center Barcelona y que se instalara en una segunda fase al Blue Tech Port. Cobos explicó también que un ejemplo de la actividad que se está generando en el marco del Plan de Innovación es la celebración en el Port de Barcelona del TechTourMaritime, Trade& Logistics previstos el 31 de mayo y 1 de junio.



Render del Blue Tech Port, el nuevo centro de innovación de economía azul que se ubicará en el muelle de San Bertrán.



Porque sabemos lo que buscas,
el mejor equipamiento en acústica lo encontrarás aquí.



NAUTICAL

Nuestro Norte Eres Tú

w w w . n a u t i c a l . e s

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



**& GRUPO
ARBULU**

Los Premios Fine reconocen a empresas y trayectorias profesionales



Todos los galardonados con los premios FINE posaron junto a los miembros de la organización y personas que hicieron entrega de los galardones

Los premios Fine fueron entregados en Vigo bajo la organización de Peldaño con la entrega de 9 estatuillas. En la categoría buque destacado, el ganador fue el Eleanor Roosevelt, de Armón. En astillero destacado, el ganador fue No-

dosa Shipyard. En armador destacado, el premio se llevó Balearia. En proyectos de energía marítima fue reconocido Rolls-Royce Solutions Ibérica. En la categoría de Profesional destacado, el reconocimiento fue para Rafael Rolo. El premio Sector Pesquero fue para Krustagroup. El premio trayectoria profesional fue para Ceferino Ron,

asesor a la dirección general de astilleros Gondan, por su contribución al fomento de la industria marítima española y su larga trayectoria en el sector. El reconocimiento extraordinario fue para José Pereira Álvarez, por su capacidad de trabajo, desarrollo e innovación de la industria pesquera desde 1955. 🌊

Premios para las empresas

Pevasa y Albacora

Idoia Uriarte de la empresa Euskaltel ha hecho entrega del Premio Transformación Digital a los responsables de las empresas atuneras, Pevasa, Borja Soroa, y también a Alfonso Menoyo, de Albacora. Ambas empresas se dedican a la extracción de túnidos tropicales suministrados con la má-

xima calidad a la industria conservera mundial y alimentaria en general. Sus barcos están adheridos a organismos internacionales de pesca e instituciones y garantizan sus capturas bajo los más prestigiosos certificados como el AENOR en Atún de Pesca Responsable UNE 195006.



Idoia Uriarte, Borja Soroa y Alfonso Menoyo.

Notable éxito de la Seafood en su estreno en Barcelona

Seafood Expo Global/Seafood Processing Global, el mayor evento comercial de productos del mar del mundo clausuró con éxito los tres días de salón en Barcelona, superando todas las expectativas. Con un total de 1.550 empresas expositoras de 76 países diferentes y un impacto económico estimado de hasta 100 millones de euros para la ciudad., Seafood Expo Global/Seafood Processing Global demostró su importancia para la industria y la ciudad. La Expo ocupó 39.847 metros cuadrados de superficie neta expositiva, repartida en cuatro pabellones y la Galería del recinto Gran Vía de Fira de Barcelona.



La Seafood Barcelona superó todas las expectativas.

Diversified Communications estimó en más de 26.630 los compradores y proveedores de productos del mar de todo el mundo que asistieron al evento de Barcelona, una cifra destacable teniendo en cuenta la situación mundial de la pandemia. Aunque la situación geopolítica en Rusia y la estricta cuarentena en China contribuyeron a reducir el número de los expositores en el evento, los compradores y otros profesionales del sector asistentes, procedentes de alrededor del mundo, hicieron que se lograran superar las cifras de 2019. En esta dirección, la directora del certamen Liz Plizga señalaba que "en un año marcado por las cuestiones geopolíticas y las

restricciones de la Covid-19, el hecho de haber podido organizar un evento con el 98% del tamaño de la mayor edición jamás celebrada es una muestra de que el sector estaba preparado para volver a reunirse en persona», dijo Plizga.

La 28ª edición de la Expo reafirmó su posición como el mayor evento comercial de productos del mar del mundo volviendo a reunir a proveedores y compradores del sector de todo el planeta. Durante los tres días que duró el evento, los pasillos estuvieron repletos de profesionales de los productos del mar, equipamiento y servicios. Compradores de gran volumen de la venta al por menor, la restauración y la

distribución participaron en el programa de Compradores Clave del evento, entre los que destacan: Aldi (Austria, Reino Unido, EE.UU., Irlanda, Alemania) Bidfood (Lituania, España, República Checa, Italia, Reino Unido, Polonia, Hong Kong, EAU, Australia, Países Bajos, Eslovaquia), Carrefour (Francia, Bélgica, Rumanía), Costco Wholesale (Reino Unido), Delhaize (Bélgica), Food Lovers Market (Sudáfrica), Ikea (Suecia), Hellofresh (Alemania, Dinamarca, Reino Unido), Kesko (Finlandia), Lidl (España, Reino Unido), Makro (España, Portugal, República Checa), Mercadona (España), Metro (Turquía, Francia, Alemania, Bulgaria, Croacia, Eslovaquia), Sodexo (Reino Unido), Subway (Reino Unido), Sysco (Fran-



Muchos países, como Canadá, Francia, Noruega....., entre otros instalaron pabellones

Expositores y visitantes mostraron su satisfacción con el espacio expositivo, los servicios y su llegada a Barcelona

cia, Irlanda, Reino Unido), The Cheesecake Factory (Estados Unidos) y Whole Foods Market (Estados Unidos). «Después de dos años sin la celebración del evento, ha sido un debut exitoso y productivo en Barcelona. En un año marcado por las cuestiones geopolíticas y las restricciones de la COVID-19, el hecho de haber podido organizar un evento con el 98% del tamaño de la mayor edición jamás celebrada es una muestra de que el sector estaba preparado para volver a reunirse en persona», declaró Liz Plizga, Vicepresidenta del Grupo Diversified Communications. "Los expositores y visitantes expresaron su satisfacción con el espacio expositivo, sus servicios y la ciudad de Barcelona. Y también demostraron la importancia de participar en el evento para presentar y obtener nuevos productos y generar nuevas oportunidades de negocio."

Volverá en abril del 2023

También un gran escaparate de las últimas innovaciones y tendencias de la industria de los productos del mar, destacando la salud, la sostenibilidad y el compromiso por alimentos respetuosos con el clima, fáciles de preparar y de nuevos sabores.

Esta edición también incorporó un amplio Programa de Conferencias con más de 20 sesiones divulgativas presentadas por más de 65 expertos internacionales de la industria. Las conferencias analizaron los principales retos del sector de los productos del mar. Otros temas abordados fueron las perspectivas de negocio, la acuicultura, los innovadores proyectos en materia de sostenibilidad e iniciativas para hacer frente al cambio climático y sus efectos en el ecosistema marítimo.

La próxima edición de Seafood Expo Global/Seafood Processing Global tendrá lugar en Barcelona, del 25 al 27 de abril de 2023, en Fira Barcelona Gran Vía.

PREMIOS A LA INNOVACIÓN

Pescanova España y GlobeXplore de Francia resultaron también ganadores de los principales premios de la edición 2022 de Seafood Expo Global.

Todos ellos fueron seleccionados entre 38 finalistas, de 13 países, y fueron anunciados en la entrega especial de los premios Seafood Excellence Global Awards, que reconocían los mejores productos expuestos en

Seafood Expo Global/Seafood Processing Global. Los finalistas fueron elegidos en base a criterios de sabor y la experiencia general de consumo, el envasado, la comerciabilidad, la conveniencia, el valor nutricional y la innovación de sus productos.

El premio al Mejor producto de venta al por menor fue otorgado a Pescanova España por su propuesta de tallarines de salmón. Este mismo artículo también fue galardonado con el premio especial Seafood Excellence Global a la Innovación. Este producto, que representa toda una nueva categoría dentro del mercado, ofrece a los consumidores que buscan comodidad y una comida nutritiva una forma innovadora de introducir el marisco en su dieta. El producto tiene una puntuación Nutri-Score de A y la versatilidad de ser utilizado en una amplia variedad de preparaciones. El producto representó una nueva categoría en el mercado de pastas elaboradas con pescado que tienen un alto contenido en proteínas, una fuente natural de Omega-3 y un bajo contenido en grasas.



La empresa guipuzcoana Ulma presentó tres líneas de procesamiento

Los fideos se venden refrigerados y se pueden mezclar con tu salsa favorita o probar la sencilla receta del chef que figura en el mismo envase. El jurado destacó el buen sabor y textura de la pasta, su aspecto fresco y natural y el diseño atractivo del envase.

GlobeXplore ganó el premio al Mejor producto HORECA (hotel/restaurante/càtering) por su pasta de algas, yuzu y jengibre. Este producto era una mezcla sutil y exótica de lechuga de mar, jengibre y yuzu, diseñada para acompañar tanto platos de verduras

como de carne.

Dieta saludable

Completamente preparada y lista para comer, sirve de inspiración a los chefs para crear sus propias recetas originales de marisco. Los jueces destacaron especialmente el sabor único que presenta con notas de yuzu y jengibre.

Krijn Verwijs Yerseke B.V., de Países Bajos, ha recibido el premio especial Seafood Excellence Global de Envasado para ventas al por menor por su producto Bangkok, mejillones en salsa fresca con hierba de limón y jengibre, un plato cómodo para una persona o un entrante para dos, con una salsa elaborada por el chef que se prepara en sólo tres minutos. El plato incluía mejillones cultivados en cuerda de la mejor calidad, presentados en un caldo ligero de estilo tailandés que puede servirse con fideos udon, pasta o arroz. El envase incluía fotografías de alta calidad en un diseño atractivo con amplia información para el consumidor y es 100% reciclable.

Los pilares de los nuevos productos son la dieta saludable, la sostenibilidad y la facilidad de preparación (en casa o en los restaurantes). Sobre este último punto, se pudieron ver productos preparados de la gastronomía japonesa como onigiri de mayonesa de langostino y takoyaki, una bola de masa sazonada que contiene trozos de pulpo, así como platos de inspiración mediterránea como pulpo marinado en rodajas finas y verduras a la parrilla. Otros ejemplos fueron filetes de pescado blanco con rebozado de sidra; hamburguesas de salmón flameado listas para calentar y consumir, así como diversas recetas de mejillones que se preparan en tres minutos.

Balfegó recibió el premio especial por su lomo de atún rojo y JC Mackintosh obtuvo también galardón a la conveniencia

El premio especial Seafood Excellence Global a la conveniencia fue otorgado a JC Mackintosh de España por su carpaccio ahumado de atún rojo salvaje. El pescado se ahúma en frío de forma natural con madera de roble y haya y barriles de vino de La Rioja alavesa. A continuación, se corta en finas láminas y ya está listo para comer sin necesidad

de preparación. Este producto permite al consumidor disfrutar de un plato de atún ahumado de máxima calidad y de manera sencilla está cocinando pasta, sino pescado”.

Balfegó & Balfegó SL, fue reconocido con el premio especial Seafood Excellence Global de Salud y Nutrición por

su lomo de atún rojo Balfegó. La empresa cría el atún hasta conseguir el punto óptimo de grasa, que presenta un color y equilibrio perfecto. Dirigido a los mejores chefs de todo el mundo, este producto ofrece numerosos beneficios nutricionales, como proteínas de alta calidad, omega-3, selenio, fósforo, magnesio y numerosas vitaminas.



El pabellón de Catalunya fue un centro de difusión de los proyectos de innovación de la Generalitat y de otras comunidades.

Biolan, con lo último en microbiosensores

Biolan participó en la feria Seafood Expo Global presentando la nueva generación de BIOFISH 3000 y BIOFISH 7000 equipados con conectividad y almacenamiento de datos en la nube, así como la solución innovadora para la determinación objetiva del grado de Yake en atún BIOFISH 3000 YAKE, que se presentó por primera vez en esta feria.

Angulas Aguinaga recuperó relaciones comerciales con clientes

Angulas Aguinaga presentó sus últimas novedades. Tal y como destacó Imanol Echeveste, responsable del mercado italiano en Angulas Aguinaga, "para una compañía como la nuestra, donde nuestro core del negocio se encuentra en los productos del mar, era crucial estar en un evento de este tipo. Además, tras unos años de parón, era importante recuperar las relaciones comerciales con todos nuestros clientes. Por este motivo, se quiso mostrar a la indus-

Los pilares de los nuevos productos son la dieta saludable, la sostenibilidad y la facilidad de preparación

tria elaborado de marcas y soluciones disponibles, las cuales cuentan con una gran expansión a nivel europeo". Así su objetivo fue mostrar a la industria el amplio abanico de marcas y soluciones con los que cuentan en Europa, especialmente en Italia y Francia.

La compañía estuvo presente en el salón con todo su portfolio de marcas, pero con especial importancia con aquellas que cuentan con un mayor peso internacional como Royal, Riunione o Deligusti, pero sin olvidar las marcas más icónicas como La Gula del Norte, Krissia, Aguinamar y Angulas Aguinaga Professional.

En este sentido, entre las novedades que presentó la compañía se encuentran las brochetas de langostino de Riunione en Italia y los untables de Royalen Francia. Krissia Protein+, salteados de La Gula del Norte con verduras, mejillones con salsa congelados de Aguinamar o el huevo frito congelado de Angulas Aguinaga Profesional, todas ellas en España.

Jarvis con Grasselli

Desde los años 80, la seguridad siempre ha desempeñado un papel importante en la búsqueda diaria de innovación de Grasselli. En el marco de Seafood Expo, la representante de las Skinners de Grasselli en España (Jarvis) estuvo en el stand de la compañía italiana mostrando su descortezadora para quitar fácilmente la piel de atún y otros pescados.

Las famosas desolladoras de tapa abierta MS de Grasselli aún un desollado eficiente con el beneficio de una ventaja superior en la protección de los operarios contra posibles daños. Instaladas en más de 1.000 desveladoras en todo el mundo, el CLO representa la tercera generación de sistemas de seguridad de Grasselli y la solución actual más avanzada para la prevención de lesiones en aplicaciones de desvelado y descortezado.

Este dispositivo de seguridad, amparado por patentes internacionales y diseñado para reducir los intentos de derivación, es capaz de neutralizar el riesgo de lesiones graves para el operador.

Angel Mir participó por primera vez

Angel Mir – Portes Bisbal S.L, fabricante de puertas industriales y equipamiento logístico, participó por primera vez en la mayor feria del mundo de productos del mar, donde presentó las últimas novedades y productos específicos para el sector marítimo. Se pudo ver en directo el funcionamiento del Sistema Isoperfect, un innovador sistema que garantiza el sellado térmico completo en el muelle logístico mediante la apertura de las puertas del vehículo dentro del edificio, minimizando las pérdidas energéticas y asegurando la máxima higiene durante todo el proceso de carga-descarga y, a su vez cumpliendo con las certificaciones internacionales alimentarias IFS y BRC.

Cruells destacó su peladora neumática manual para pescado Q72P

Desde sus inicios, en 1959, la empresa Cruells ha ido desarrollando y mejorando sus productos para la industria alimentaria, con especial interés en la industria del pescado. La constante investigación y experiencia han dado como resultado unos equipos con una excelente relación calidad-precio-prestaciones, siendo extraordinariamente competitivos en los mercados internacionales.

Espera Ibérica con tecnología preventiva y predictiva

Como referente del mercado en etiquetado peso-precio de alimentos preenvasados, Espera Ibérica presentó la nueva generación en etiquetado de precio NOVA Espera que supone un incremento en la eficiencia, y el nuevo software Think 4 Industry convierte el proceso en algo sencillo, intuitivo e inteligente. Diseñado para prevenir y predecir, el software facilita el funcionamiento de los equipos.



La feria sirvió para conocer a nuevos compradores

El certámen contó con 1.550 empresas expositoras de 76 países diferentes y un impacto económico estimado de hasta 100 millones de euros

Marel transformando el procesamiento del pescado

Marel exhibió cómo las conexiones de sus sistemas con Valka, Curio, Maja y Stranda benefician significativamente las operaciones de los clientes en las industrias del pescado blanco, del salmón y del marisco. Experimentaron equipos como el TargetBatcher, el Pinbone Remover, el Multi-Angle Slicer y el Maja Skinner en acción. De hecho, Marel está transformando el procesamiento de ali-

mentos a través de soluciones conectadas e innovadoras que se comunican y colaboran para mejorar la producción, el rendimiento y la sostenibilidad en todo el proceso.

Desarrollo completo de las instalaciones frigoríficas y de atmósfera controlada con Ilerfred

Ilerfred (Industria Leridana del Frío) es especialista en sistemas de enfriamiento rápido por aire y por agua (hydrocooling), cámaras de atmósfera controlada, maduración, desverdización y desastringencia. Pero si destaca por algo es por ofrecer asesoramiento personalizado, diseño de instalaciones propio, servicios de mantenimiento constante y un amplio stock de recambios. Además, la empresa dispone de un software propio que permite analizar y modificar, a tiempo real, todos los parámetros del sistema de frío y atmósfera controlada. Asimismo, como la actividad I+D+i es la clave de su progreso, Ilerfred desarrolla e instala cámaras experimentales y cuenta con un laboratorio de análisis propio. Para el sector de productos del mar, Ilerfred ofrece cámaras de conserva-

ción y congelación, salas de secado y ahumado, cámaras de salado, salas de trabajo y despiece, cámaras de descongelación, silos de hielo y túneles de congelación.

Servinal con su cortadora de salmón

Servinal presentó su cortadora porcionadora de salmón, trucha o similares. Recomendada para elaborar sushi, la loncheadora Salmco modelo SM 5290 (15° – 90°) que presentó Servinal era una máquina de acero inoxidable para el corte de salmón, trucha, etc. con patas ajustables en altura,

Con sistema de corte con cinta de alimentación integrado, la Salmco SM 5290 trabaja con ángulos de corte desde los 15° hasta los 90°. Cuenta con un sistema de cinta para las lonchas cortadas y un panel de control de acero inoxidable (IP 65) con PLC.

Precisión en el corte de pescado con la PW-Saw de Astech

La sierra automática de corte en continuo PW-Saw de Astech dispone de un sistema de escaneo de las piezas que permite obtener cortes a un peso controlado según parámetros de grosor y peso preestablecidos. La compañía catalana mostró en Seafood Expo cómo su sierra es capaz de cortar tanto pescado congelado como fresco.

La PW-Saw puede trabajar con pescado congelado y fresco, con y sin hueso, en continuo y sin paradas para la carga de producto. Con un diseño higiénico para una fácil limpieza, su velocidad de corte es perfectamente ajustable, lo que asegura una alta calidad de los cortes.

Soluciones de lavado de la mano de Dinox

Años de experiencia en el diseño, fabricación y comercialización de maquinaria y equipos industriales para el sector de la higienización y la industria alimentaria avalan a Dinox y le permiten ofrecer una extensa gama de máquinas altamente competitivas, ergonómicas y seguras. Siempre con un efectivo servicio técnico y de postventa propios, para la industria del pescado Dinox ofrecía equipos para el lavado de cajas, palots, palets, contenedores y depósitos, botes, tarros, envases y bidones.

ULMA Packaging presentó tres líneas de envasado

Al igual que otros sectores, el de pescado y marisco también se enfrenta a un mercado exigente que demanda envases cada vez más sostenibles e innovadores. Por ello, desde ULMA Packaging presentaremos soluciones de envasado que, dentro del proyecto #ULMAweCare, persiguen alternativas más sostenibles e innovadoras preservando por encima de todo la seguridad alimentaria. En esta edición, presentaremos 3 líneas de envasado que incorporan diferentes innovaciones desarrolladas por ULMA Packaging. Entre ellas la: Envasadora vertical VTC 840 (VFFS) Tecnotrip, especialista en envasado al vacío, la Termoformadora TFS 707, y la Termoselladora TSA 1200.

Tecnotrip con técnicas de envasado al vacío

En Tecnotrip demostraron ser pioneros en la introducción de las técnicas de envasado al vacío, lo que



Perú difundió su rica gastronomía

Las empresas expositoras presentaron sus últimas innovaciones

permitió a la empresa gozar de una experiencia de más de 30 años en este sector. Tecnotrip ofrece una gran diversidad en maquinaria de vacío (envasadoras de campana, termoselladoras, tanques retráctiles y secadores) y de proceso, desde una gama completa de maquinaria de elaboración hasta todo tipo de cortadoras para varias aplicaciones y de diferentes capacidades. Además, dispone de un amplio stock de piezas de recambio y de un amplio stock de consumibles.

Azura Atlantic mostró toda su innovación en la cría de almeja

Azura Atlantic es pionera en la cría de almejas *Ruditapes Decussatus*. Reconocida por su produc-

ción de alta gama, esta empresa también destaca por su compromiso con el medio ambiente y las comunidades locales a través de su capacidad de innovación. Azura Atlantic dispone de un criadero especialmente innovador y totalmente integrado, situado en la región del sur de Marruecos, donde las almejas se crían respetando al máximo su ecosistema marino local. Es la promesa de una especie rara y de primera calidad, destinada a las mejores mesas de Europa y criada con el mayor respeto por la conservación de su entorno natural. De hecho, el marisco siempre ha fascinado y ha sido muy apreciado por los amantes de la buena mesa. La almeja, más confidencial que la ostra o el mejillón, se caracteriza por su sutileza y finura, es un valor seguro. Particularmente estimulante, este marisco abre paso a la creatividad a través de una multitud de alianzas y combinaciones sublimes, independientemente de su preparación. Si la famosa receta de *linguine alle vongole*, un clásico de la cocina napolitana, es bien conocida, las almejas se preparan tradicionalmente “en sopa de pescado” en el noreste de Estados Unidos y en Canadá, o son especialmente gustosas, por ejemplo, en tartar con condimentos y aderezos inspirados en los sabores asiáticos. Beneficiarse de cualidades nutricionales, la almeja es ideal para combinar salud y placer, para una especie que gusta en todo el mundo. Entre las numerosas variedades de almejas, la más rara y apreciada por los aficionados es la *Ruditapes Decussatus*, debido a su nobleza y sutil sabor, mayor contenido en carne, así como la rareza de su aparición natural. Sólo 6 países en el mundo la producen. En la feria, en su stand, su embajador, el restaurador Martín Berasategi, junto a David de Jorge brillaron en su stand ofreciendo sus preparados de almeja.

Avramar, un coloso gracias a la unión de tres empresas

Avramar combinan lo mejor de la acuicultura griega y española para forjar el fu-



Los expositores mostraron su alegría por los buenos resultados de la feria.



Martín Berasategi es el embajador de Azura Atlantic, pionera en la cría de almeja, en la región sur de Marruecos.

turo del pescado fresco en el Mediterráneo. Comenzaron a forjarse con la unión de tres compañías independientes: Andromeda, Nireus y Selonda. A comienzos de 2019, formaron una sola empresa que pasaría a llamarse Avramar, nombre que representa la combinación de experiencia, pasión y herencia forma un coloso de la acuicultura mediterránea cuyo nombre y logotipo evocan a la brisa de los mares Egeo y Jónico en Grecia, y del Levante español. La compañía atesora 40 años de liderazgo, y mantiene su cuartel general en Vall d'Uxió, provincia de Castellón, donde están los principales ac-

tivos españoles. Las cifras son de vértigo acaparando el 20 por ciento del mercado mediterráneo, con una facturación prevista en 2021 de 400 millones de euros; 2.300 empleados, más de 700 clientes alrededor del mundo, y 35 mercados de destino.

Ahora se encuentra en una posición privilegiada para continuar brindando el Better Fish for Better Lives, tal y como reza el lema de esta firma, a través de la cartera de productos de alta calidad: corvina, lubina, dorada y pargo rosado. 🌊

La tecnología del amoniaco y del hidrógeno verde está poco madura

Texto y fotos: Teresa Montero

El Clúster Marítimo Español ha celebrado un nuevo Encuentro con la Mar, “Transición energética y los desafíos regulatorio y tecnológico para el transporte marítimo”. Varios expertos analizaron los diferentes combustibles alternativos a los fósiles para reducir las emisiones de CO₂ bajo una normativa europea más estricta que la dictada por la OMI de carácter internacional y tachada de poco ambiciosa.

El primero en intervenir en este encuentro fue el responsable de soporte técnico al cliente de Lloyd’s Register, José Martín, para hablar sobre las Regulaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) orientadas a la reducción de emisiones de CO₂ en barcos en servicio.

En primer lugar, expuso el arco temporal en el que está trabajando la OMI. En el 2013 entra en vigor el EEDI, que es el índice de eficiencia energética del diseño de los barcos en construcción, y a partir de este año ha entrado en vigor el EEXI, que es lo mismo pero para barcos existentes. Estos dos índices dan una aproximación de cuan eficiente va a ser el barco desde el punto de vista del diseño.

Para Martín estaba claro que con el EEDI no se iban a conseguir los objetivos que se plantea la IMO, que son el 40% de reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero para el 2030; hasta el 70% en las de CO₂, y para el 2050, en 50% las de gases de efecto invernadero.

Esto supondrá que la flota mundial va ir cambiando, disminuyendo el número de barcos impulsados por fueles y gasoil e incrementando los propulsados por combustibles alternativos. El LNG es el que tiene más opciones de futuro principalmente por ser un material disponible y estar su



Expertos han intervenido en un encuentro del Cluster Marítimo para hablar sobre los combustibles alternativos a los fósiles.

“La OMI debería implantar un marco regulatorio obligatorio a nivel global y más ambicioso”

producción garantizada, pero también hay otros combustibles que van tomando un poco de fuerza, como el metanol, el hidrógeno y el amoniaco. “El combustible del futuro dependerá de cómo se vayan desarrollando los protocolos normativos”, anotó Martín.

Además de los índices mencionados para lograr sus objetivos, la OMI también contempla el CI, el Índice de Intensidad de Carbono, que entra en vigor este 1 de noviembre e indica cuan eficiente es el barco desde el punto de vista operativo. Pero todo esto va

orientado al desarrollo de nuevos combustibles alternativos, y siempre teniendo en cuenta su ciclo de vida y cadena de suministro.

A partir de 2024, se categorizarán los barcos en cuatro categorías (A, B, C y D) en función de sus emisiones. Ya están definidos los ratios de reducciones de emisiones hasta el 2026, después no hay nada especificado, pero se espera sean más restrictivos. Otro desarrollo de la OMI es una especie de mercado de emisiones, parecido al que tiene la UE, en el que se van a generar unos derechos de CO₂, no está claro si serán gratuitos o con un coste. También se contempla una tasa a los combustibles, dos dolares por tonelada de fuel, y ahora se habla de una tasa fija al carbono para todos los combustibles, y lo recaudado se usaría para investigación y desarrollo de nuevas tecnologías y producción de nuevos combustibles.

Se analizará el ciclo de vida del combustible alternativo, esto es,

todos los gases que se emiten desde la generación de la materia prima para su obtención, su distribución y uso a bordo. Esta metodología de análisis no está desarrollada todavía, se espera que lo esté a lo largo del 2023 y 2024. Según los estudios todavía se obtienen más emisiones de gases de efecto invernadero en el ciclo de vida del hidrógeno que en el fuel. Esto cambiará en el futuro.

Medidas de la UE

En línea con estas medidas de la OMI, se han desarrollado, contaba Martín, otras regulaciones como el plan de la UE, que implica la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55% para 2030, comparadas con aquellas de 1990, con el fin de llegar a la neutralidad energética en el 2050.

Para lograr esto, proseguía, se ha impuesto un paquete de medidas, como incluir al transporte marítimo dentro del sistema del comercio de emisiones. Se pone un precio a los derechos del carbono y se paga en función de lo que se contamine. Otra medida es promover el uso y desarrollo de nuevos combustibles que emitan menos gases de efecto invernadero, ya que se quiere una reducción de un 75% de estas emisiones para el 2050; y la última, es un impuesto a las fuentes de energía por el que se paga más si se usa fuel menos con el hidrógeno verde. No se paga por volumen, sino por GigaJulios que genere ese combustible. En principio, “iba a entrar en marcha el 2023, pero la UE quiere unanimidad de impuestos y no se está llegando a un acuerdo político y por eso creo que se va a retrasar”, aclaró Martín.

Para poder cumplir con estas medidas el operador deberá reducir la demanda de energía a bordo, recurrir a combustibles alternativos, si es posible de fuentes renovables, conectarte a tierra siempre que se pueda y llevar a cabo una política de gestión de emisiones de carbono. Se está valorando que en 2025, las emisiones de más que genere un barco se puedan compensar con otro buque de su flota que emita menos e incluso dentro del mismo



José Francisco Allona, de Business Development Manager en DNV



Montserrat Espín, de Bureau Veritas.

“El hidrógeno puede ser la base del transporte marítimo del futuro”

barco atendiendo a diferentes años. Pero lo más fácil, hoy día, es evitar hacer bunkering en la UE o viajes intracomunitarios.

Otros países están desarrollando esquemas similares y según Martín, “lo deseable sería que la OMI fuese la que gestionase esto e

implantara un marco regulatorio obligatorio a nivel global. Debería ser más ambiciosa”. Abogó también por el uso de técnicas y operativas más eficientes de los barcos.

Montserrat Espín, responsable de Máquinas, Electricidad y Seguridad en Bureau Veritas, versó su ponencia en aquellos combustibles alternativos, mas eficientes y menos contaminantes, además los fósiles tienen problemas derivados, como los geopolíticos. Estableció tres niveles: Combustibles fósiles LNG (Gas Natural Li-

cuado), LPG (Gas Licuado de Petróleo), metanol/etanol; neutros en carbono, biofueles y fueles sintéticos; y carbono cero, hidrógeno y amoníaco. Existen proyectos piloto con metanol y etanol en Bélgica y Holanda. Para ladescarbonización total, explicaba, "se intentará llegar al uso del hidrógeno sobretodo, pero también se apuesta por el amoníaco, con emisiones cero en este caso". En ambos casos, la tecnología está poco madura hoy día.

Puntos a considerar

Así pues, para la elección del combustible alternativo se debe considerar la disponibilidad y madurez de la tecnología, la energía específica, la densidad y el volumen - para saber que espacio ocupa en los barcos - su autonomía, su toxicidad, su explosividad, la sostenibilidad, la seguridad, el marco normativo de la IMO y las sociedades de clasificación, la disponibilidad de instalaciones de bunkering, aspectos económicos, y la flexibilidad para una adaptación futura a los buques existentes, en este punto vienen los problemas.

La experta se centró en el amoníaco, el etanol y el metanol. El etanol y el metanol ocupan en los tanques un volumen similar al del LNG, pero mucho mayor que el del fuel oil. El LNG precisa un 6% más para la misma capacidad de combustión que el fuel. El etanol y el metanol (1,7%) necesitan más o menos el mismo volumen. El amoníaco necesita tres veces más de espacio, y el hidrógeno aún más.

Otro aspecto a observar son las presiones que tiene que soportar el combustible para su traslado. El amoníaco se puede trasladar a presión atmosférica, pero hay que refrigerarlo a -34 grados. Y en el caso del hidrógeno, la alternativa es el hidrógeno comprimido.

El metanol, fácil de conseguir, explicó Espín, se obtiene de la fermentación de las maderas. Hoy se sintetiza a partir del metal y tiene su porcentaje de contaminación en su producción. En la combustión su límite de inflamabilidad está entre el 6 y el 37%, es bastante amplio. El límite inferior del 6%, es bastante parecido al del LNG y su temperatura de autoignición, por debajo de la del LNG. Es tóxico, se van a pedir cofferdams alrededor de los tanques y se requieren determinados equipos a bordo. Además es de alta miscibilidad en agua.

La ventaja es que es un fluido y hay mucha facilidad para manejarlo. Hay motores que utilizan metanol, pero con piloto de diesel y se están realizando las certificaciones. Con el metanol verde se consigue una reducción del 80% del CO₂ y con el NO_x (óxidos de nitrógeno), un 50%. Se necesita enfriamiento para mantenerlo por debajo de 64 grados celsius, que es la temperatura de evaporación, ya que el metanol se debe transportar en líquido.

Amoníaco

Del amoníaco existe bastante conocimiento. Se requiere un 15% de gas en la mezcla para que haya inflamabilidad, posee baja propagación de la llama y puede ocasionar explosiones en los motores. Su mayor problema es que es tóxico, pero al oler tan mal es muy detectable. Es muy corrosivo, sobre todo con las aleaciones del metal y del cobre, y se precisa tres veces más del volumen del combustible para la capacidad calorífica normal.

No hay motores, se prevé que entre el 2023 y el 2025 estén los primeros prototipos. El problema son los derivados para hacer la combustión, el N₂O (óxido nitroso) y el NO_x son gases de efecto invernadero. Además, la cantidad de amoníaco sin



Fernando Izquierdo, director del Cluster Marítimo Español

quemar que se expulsa es muy tóxica. Quedó claro que queda camino por recorrer para que el amoníaco y el metanol sean combustibles viables para el transporte marítimo. También se refirió a las celdas de combustible, porque el metanol se puede usar como combustible y congregan todos los beneficios medioambientales. Tienen una gran eficiencia entre un 40 y 60% y cuando consideramos el calor y la energía generada sube al 90%. Se usa un estándar marinizado para las celdas de combustible.

Código IGF

Por otra parte, se requiere una normativa para tener una guía de desarrollo de los diseños de los barcos. Tenemos la de las sociedades de clasificación y la de la OMI, ésta prohíbe combustibles con flash point menor de 60, con lo cual no se puede usar ni metanol, ni amoníaco, ni hidrógeno. Por eso en el 2015 se publicó el código IGF que si lo permite, y están centrados en la utilización del LNG.

También permite usar la carga como combustible, pero prohíbe la utilización de esa carga cuando es tóxica, por lo que no se pueden utilizar estos combustibles.

Ante esto, la OMI ha desarrollado unas circulares, como la 1621 para el metanol (no utilizado de momento en el mundo marino) y el etanol. Desde el pasado

abril se ha planteado desarrollar unas guías para la utilización del amoníaco a bordo y en el hidrógeno se están dando los primeros pasos.

A su vez, Espín recordó que al afrontar un proyecto de combustible alternativo “no tenemos reglas reglamentarias, lo que deja libertad de actuación para innovar e investigar, pero es una desventaja porque tenemos problemas que son más difíciles de solventar. Además, siempre hay que ver si el barco va a ser de navegación interior o costera para saber si existe normativa nacional de aplicación. Y tener desde el inicio un contacto con la bandera para que por temas estatutarios se tenga su punto de vista, reglamentaciones, guías y normas. Los análisis de riesgos son claves también.

Para finalizar el encuentro, José Allona, Business Development Manager en DNV habló del hidrógeno verde, producido a través de la electrolisis del agua, proviene de fuentes renovables: energía fotovoltaica, eólica y saltos de agua. Primero repasó los tipos de hidrógeno. El azul se produce a partir de combustibles fósiles, pero aplicando técnicas de Carbon Captu-



Comienzan a construirse barcos impulsados con hidrógeno líquido.

re and Storage (CCS) de modo que se compensan las emisiones con la captura de carbono y así el resultado neto es cero. Y el hidrógeno marrón o gris, obtenido de gas natural o de otras fuentes y con emisiones de CO₂.

La producción mundial anual de hidrógeno es de alrededor de 70 millones de toneladas. El Reino Unido consume 30 millones de toneladas por lo que la producción necesita incrementarse para satisfacer la demanda. Además, casi todo el hidrógeno procede de combustiones fósiles, “sólo un 5% es hidrógeno verde por lo que el problema de su pro-

ducción es aún más comprometido, señaló Allona. En 2050 se estima que la demanda energética mundial de este gas sea sólo del 5,5% lo cual es un reto importante. Todo el mundo habla del hidrógeno como la esperanza de futuro, pero es muy limitado y tenemos que poner toda la carne en el asador para conseguir sacar esto adelante, advertía Allona. Se estima que su uso en transporte marítimo ascienda al 30% en 2050.

El hidrógeno verde será el predominante entonces, pero el azul será imprescindible para aumentar la producción mundial de hidrógeno.

Retos del hidrógeno

Almacenamiento, gestión de su seguridad y la falta de experiencia en su diseño y utilización son los principales retos del uso del hidrógeno en el transporte marítimo. Además, el riesgo de explosión del hidrógeno es muy alto debido a su alto grado de inflamabilidad y su baja energía de ignición necesaria. Y para mantenerlo en estado gaseoso es necesario aplicarle unas presiones altísimas, entre 350 y 700 bares, por lo que se precisan tanques de dimensiones y espesores enormes. Y aunque el hidrógeno líquido mejora mucho la densidad volumétrica, su inconveniente es que en estado líquido está a 253 grados bajo cero, que son 20 grados absolutos por encima del cero grado kelvin. Lo que supone un reto importante por la tecnología y materiales necesarios para contenerlo. Si bien la densidad de energía por masa es estupenda, la densidad volumétrica es nefasta, sólo un 7%. El resultado es que la relación volumen densidad energética es como 4,5 veces mayor que el volumen del diesel. Eso sí, el hidrógeno es fantástico como almacenaje energético, pero es complicado transportarlo, bombearlo y manejarlo. Así, en transporte marítimo se precisan infraestructuras para la producción a gran escala del hidrógeno verde, mayor capacidad de almacenamiento a bordo y tanques con aislamiento muy eficiente. Resulta más adecuado para trayectos cortos. Para navegación oceánica de momento el hidrógeno verde no es una solución rentable. Respecto a las alternativas, el hidrógeno se podría usar como gas licuado, como híbrido, convertirlo en amoníaco o combinarlo con CO₂ procedente de CCS o extraer directamente de la atmósfera para producir hidrocarburos que son más fáciles de usar como el blu metanol, blu metano y blu diesel. Y las pilas de combustible en el caso del hidrógeno se basan en un funcionamiento equivalente a una especie de electrolisis inversa, esto es, se combina el hidrógeno con el oxígeno, se genera electricidad y el residual es agua, que no contamina.

Navalia alcanzó una cifra posible de 4 millones en contratos



El hecho de que el rey Felipe VI inaugurara Navalia 2022 fue el mejor respaldo a una feria naval de primer orden y a la que asistieron 400 expositores, 900 marcas y 75 países. Esta alta participación permitió de un encuentro extraordinario en las instalaciones de IFEVI. La opinión profesional de los expositores era que «hay que estar aquí y más ahora en el que no existen restricciones», obteniendo por su presencia unos resultados muy satisfactorios. «Hay muchas ideas y proyectos. También hemos podido estar con muchos clientes».

Todo el sector naval nacional en sus múltiples especialidades estuvo representado en Vigo, bien con presencia física mediante stands, bien a través de representantes que venían desde todos los puntos del país, de modo que encontrar una plaza de hotel en Vigo en aquellos días fue cuestión bastante complicada.

En los stands primó el protagonismo del sector naval gallego. De hecho, el rey Felipe VI visitó los stands de Abanca, Ibercisa, Navantia, Metalships, la Xunta, Freire Shipyards, Grupo Eme-nasa, Siemens, Astilleros Cardama, Astilleros Armón, Astilleros Gondán, Nodosa, Industrias Ferri y Bombas Azcue.

Todas las principales empresas españolas estuvieron presentes en Navalia 2022, así como los principales operadores de los puertos nacionales. Otra de las notas características es que reinó un ambiente muy cordial en el que se sucedieron los encuentros, las reuniones, los gestos siempre amables.

El factor de que Navalia 2022 se celebrase sin restricciones favoreció un flujo bastante ordenado de personas y se estimó que se generaría un volumen de negocio de entre ocho y diez millones de euros en la ciudad de Vigo. La participación extranjera aumentó un 20% con respecto a ediciones anteriores.

La organización, incluso, estimaba en algo de más de 4.000 millones de euros el valor de los contratos que se pueden formalizar durante los días de feria.

Preocupación con Turquía

El presidente turco, Recep Tayyip Erdogan, “ha puesto suelo gratis a disposición de los astilleros y puede devaluar la lira si lo necesita”, apostilla el consejero delegado de Metalships & Docks, Jesús Villacañas. Todas las fuentes consultadas coinciden en dos aspectos adicionales: la mano de obra barata –con un salario mínimo que no llega a los 330 euros, encorsetado ahora por una inflación del 70%– y la buena formación profesional.

Se contó con 400 expositores, 900 marcas y 75 países con una participación extranjera que subió en un 20 %

Asistencia de unas 20.000 personas

Horas antes de la finalización de Navalia, según la organización, el 60% de los expositores presentes ya habían reservado sitio para la edición de 2024, una cita que ya tiene nuevas fechas de celebración: del 21 al 23 de mayo.

La gran mayoría de los expositores mostraron su intención de incrementar los metros cuadrados y varias delegaciones internacionales también han confirmado su intención de ampliar la representación con Pabellones Internacionales, como ya ha pasado en esta edición con Colombia o Argentina. Además, una veintena de visitantes que han acudido a Navalia por primera vez han solicitado espacio como expositores para la feria de 2024.

En cuanto al número de visitantes, la feria ha cumplido el objetivo marcado para este año de llegar a los 20.000.

En esta dirección, a Turquía se fue la armadora Russian Fisheries a construir un megarrastrero de 108 metros y 90 millones de euros que, inicialmente, iba a ser ejecutado por el astillero vigués de Grupo Rodman. Bautizado como Vladimir Limanov, se entregó desde las mismas gradas que ensamblarán los dos cruceros costeros que tenía que haber despachado Hijos de J. Barreas para Havila Kystruten. "O les hacen cumplir las normas que rigen en la Unión Europea o no tenemos nada que hacer, al menos no tendríamos tantos problemas", identifica el gerente del clúster Aclunaga, Óscar Gómez. En comparación con el naval gallego, por

ejemplo, los precios en Turquía son hasta un 40% más bajos. "Reciben una financiación pública absoluta que no se considera ayuda de Estado". Por su parte, José F. Fernández-Pymar, expresó su preocupación por el avance de Turquía debido a que «tiene una cartera de pedidos encabezada por buques pesqueros». Pese a ello, se demostró la capacidad de innovación del sector con la presentación del proyecto comandado por Siemens e Ibercisa, denominado Ulises, instalado en el nuevo arrastrero factoría "Baldvin Njálsson GK-400", diseñado por Skipasýn y que sustituye al buque que con el mismo nombre había sido

Existe preocupación entre la industria auxiliar por la competencia abierta por Turquía que se centra también en la construcción de buques pesqueros

construido en los 90 en Astilleros Santo Domingo, Vigo. El buque incorpora el sistema ULISES que reúne las más novedosas tecnologías aplicadas a la eficiencia y gestión energética en buques arrastreros. La relevancia de las máquinas de pesca en el balance energético de los buques pesqueros es grande, de ahí que otros aspectos esenciales del buque como su sistema de propulsión o sus generadores de energía deben diseñarse (dimensionarse) de acuerdo con las características de aquellas. La dificultad radica en concebir un sistema equilibrado que optimice el uso de la potencia instalada manteniendo la inversión inicial lo más baja posible y maximizando la eficiencia en operación, es decir, manteniendo el consumo lo más bajo posible. 



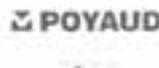
ARGOS

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

 LLOYD'S SERVICE SUPPLIER

 VERIFICACIÓN NOX
NOX VERIFICATION PROCEDURE



SERVICIO OFICIAL	DISTRIBUIDOR OFICIAL	TALLER COLABORADO
		
		
		
		
		

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

www.coterena.es

Los astilleros, grandes protagonistas de la feria viguesa

La cartera de pedidos a nivel nacional asciende a 51 buques, la mejor cifra desde 2018, por la pujanza de Asturias (líder) y Euskadi, mientras que Galicia contribuye con una docena. Así lo confirma el informe que acaba de hacer público la Secretaría General de Industria y Pyme. No obstante, los astilleros han sido sido previsores y están jugado bien sus cartas dada la inestabilidad en el sector tras el inicio de la guerra y las incertidumbres previas. Pese a ello, se divisa la consecución de un nicho de mercado importante dirigido a cubrir las necesidades de las plataformas eólicas marinas, la acuicultura y la carga.

ASTILLEROS BALENCIAGA TIENE UN GRAN CLIENTE EN NORUEGA

La actividad de Balenciaga se concentra actualmente en buques auxiliares para la industria eólica marina, para carga y los dedicados al sector acuícola. Tras entregar el oceanográfico "Tarajoq" para el Institute of Natural Resources del Gobierno de Groenlandia, construye dos buques para el armador noruego Edda Wind de apoyo a las plataformas de energía eólica marina. Son dos unidades gemelas, el 'Edda Gollo' y el 'Edda Brint', de 7022 GT, 82,4 metros de eslora y capacidad de alojamiento para 60 personas. Jon Ander Leizaola, de Balenciaga, señalaba que el primero va a se botado en breve y el segundo está en el agua», mientras que el

segunda se botará a lo largo de junio. Por su parte el salmoneo "Aqua Caledonia" está en las instalaciones de Pasaia en fase de finalización siendo construido por el astillero Balenciaga para el armador noruego Aquaship. Surcará las aguas del norte de Europa bajo bandera noruega; tiene una capacidad de 1.500 metros cúbicos y cuenta con una eslora de 57 metros, 14 de manga y una potencia de propulsión de 1.900 kW.

Otro buque en el que trabaja Balenciaga es para la acuicultura noruega, para la la armadora es Samlaks, que tendrá una eslora de 49,70 metros, una manga de 13,20 metros y capacidad para una tripulación de doce personas. El buque dispondrá de propulsión híbrida, para minimizar las emisiones a la atmósfera, y estará pre-

parado para incorporar células de combustible con hidrógeno para conseguir cero emisiones y navegación silenciosa.

Leizaola, señalaba que "estamos pendientes de llevar a cabo la firma de algún contrato más. De momento el sector auxiliar eólico off shore, los buques de carga y los de acuicultura, son nuestro principal eje de actividad. Vemos muy activo el sector eólico y es Noruega nuestro principal cliente. Todas las construcciones van dirigidos a Noruega».

ASTILLEROS MURUETA: "BAHÍA LEVANTE", LA TARJETA DE VISITA

Astilleros Murueta cuenta con una carga actual de trabajo de cuatro buques que suman 18.691 GT. El proyecto más destacado del astillero vizcaíno es el "Bahía Levante", todo un hito para el naval nacional al ser el primer oil tanker híbrido, con emisiones cero en puerto, que se construye en Europa. Dispondrá de propulsión híbrida y un sistema de almacenamiento de energía mediante baterías, lo que le convierte en el primero de este tipo construido en Europa. Se trata de un buque "oil tanker" para transporte de cargas líquidas de hidrocarburos entre refinerías y puntos de consumo y "bunker" (buque de suministro), que permite

Los astilleros están recibiendo encargos de buques para servicios auxiliares de la eólica marina, carga y acuicultura



En el stand de Nodosa se mostraron los grandes hitos en la construcción de todo tipo de buques.



Una antigua embarcación presidía el acceso a la feria.

a las embarcaciones llenar sus depósitos de combustible en alta mar.

El barco cuenta con 92,5 metros de eslora y 18 de manga y unos tanques de carga de 7.800 metros cúbicos de capacidad. Está preparado para acoger una tripulación de 11 personas. El buque, que se entregará en diciembre de 2022, ha sido diseñado íntegramente por la oficina técnica de Astilleros de Murueta, con la colaboración y experiencia en el mundo del 'bunkering' del armador Muureloil. A la botadura asistieron la consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, y responsables de Repsol, Cepsa, Tráfico, Nyala y Stenaoil, entre otros.

El Bahía Levante es la construcción número 325 de Astilleros de Murueta, que afianza así su apuesta por los diseños de buques tecnológicamente avanzados y con alto componente de innovación, que buscan la eficiencia energética y la utilización de nuevos combustible.

Durante sus operaciones en puerto generará cero emisiones acústicas y de CO2. El nuevo buque, que será inscrito en el Segundo Registro de Canarias y tendrá matrícula naval de Santa Cruz de Tenerife, ha sido diseñado por la oficina técnica de Murueta

El segundo proyecto, en avanzado estado de construcción, es el arrastrero congelador "Tuugaalik" para la armadora groenlandesa Qaleralik A/S –participada por Royal Greenland–, protagonista de la primera botadura del año en España. El pesquero, con una eslora de 82,3 metros, incorpora la más alta tecnología y que estará preparado para realizar el procesamiento íntegro del pescado desde la pesca hasta su distribución comercial.

Los otros dos buques en cartera, contratados en 2021, son sendos buques de carga seca. Ambos barcos, de 4220 GT, son para Vizcaína Balear de Navegación, filial del astillero.

La eficiencia energética y la utilización de nuevos combustibles es otro eje de acción de los astilleros

ZAMAKONA: EJEMPLO DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Zamakona, con instalaciones en Santurtzi y Pasaia dedicadas a nuevas construcciones, y en Las Palmas a reparación, tiene carga de trabajo garantizada hasta 2024 con siete buques en cartera, cinco de los cuales fueron firmados el año pasado. En total, 23.000 GT en construcción o desarrollo.

Dos de las unidades son para la noruega Intership y estarán dedicados al transporte vivo de peces para el sector acuícola. Al mismo tiempo construye dos pesqueros para Omán; un arrastrero pelágico de 69,9 metros para la británica Fiskebas Fishing y está a punto de finalizar un novedoso arrastrero pelágico para la danesa Gitten Henning, de 5000 GT. El buque promete ser una revolución en el ámbito del ahorro energético y la reducción de emisiones al incorporar las últimas tecnologías en eficiencia energética gracias a un sistema de propulsión dual, diesel-energética, y de motores eléctricos de imanes permanentes.

Otro proyecto destacado de Zamakona es el nuevo remolcador de altura para Salvamento Marítimo, con un presupuesto de 52,2 millones de euros. El astillero se hizo con el contrato tras resultar

adjudicatario en el proceso de licitación. 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. Una de las novedades es que será el primer buque de Sasemar con capacidad para operar drones en altamar. Su botadura está prevista para febrero del año que viene.

NODOSA: CONTRATOS ESPAÑOLES Y EUROPEOS

Nodosa marcó una pauta importante con la construcción de grandes arrastreros de altura como el ("Monteferro", 2017; "Argos Cíes", de 2018; y "Montelourido" y "Falcon" ambos en 2020) así como en NAFO, con el "Isla de Terranova" de 2019. En la propia feria Nodosa optó por mostrar buques hechos en su factoría, pero José Ramón Regueira, director comercial de la firma, insistía en que la especialización del astillero se encamina a la «transformación íntegra de embarcaciones» de todo tipo. «Algunos incluso llegadas desde el océano Índico para reformarse aquí», apuntaba. La cartera de pedidos del grupo está creciendo con contratos españoles y europeos «de peso». La empresa de Marín mues-



El stand de Mayekawa permitió dar a conocer sus innovaciones.

tra una apuesta decidida por los agentes del sector por buques de apoyo para plataformas de energía eólica y offshore, nichos en los que trata de posicionarse la industria naval gallega. Nodosa hizo entrega de los dos buques frigoríficos y containers especiales para Groenlandia, de casi 40 metros de eslora. Además avanza en la construcción de la moderna draga "Omvac Catorce" para la armadora gallega Canleamar. Este proyecto consolida al astillero de Marín como el constructor de dragas de succión de casco partido más experimentado. La draga tiene 64 metros eslora por 12,50 m de manga, capacidad de cántara para unos 1200 m³, habilitación para una tripulación de 10 personas, y estará clasificada con cota de navegación sin restricciones.

ARMÓN, CON EL MAYOR BUQUE DE INVESTIGACIÓN

Armón con instalaciones en Navia, Gijón, Burela, Vigo y ahora adquiriente de Barreras se ha convertido en el astillero privado más grande del país. Lo consigue en un momento de pujanza que se demuestra en el encargo del 'Odón de Buen' que se convertirá en el mayor buque de investigación oceanográfica, con capacidad para albergar hasta 58 pasajeros. El nuevo oceanográfico engrosará la flota del Instituto Español de Oceanografía. Tendrá 90 metros de eslora y casi 70 millones de euros de presupuesto. Es el proyecto estrella del naval español. Hasta dentro de tres años no surcará los mares. Además Armón cuenta con encargos de otros dos oceanográficos: uno para Islandia y otro para Nueva Ze-



Algunos de los stands como el de Galicia fueron todo un lujo

landa. En el mismo segmento ultima la construcción del “Tom Crean” para el Marine Institute de Irlanda. Con Islandia, cuenta con un diseñado por la islandesa Skipasýn (que también realizó del arrastrero de 66 metros Baldvin Njalsson, fabricado por Armón Vigo en 2021), encargado por la firma Thorbjörn. En este caso se trata de un arrastrero fresquero de 58 metros de eslora y 13,6 de manga. En lo referente al oceanográfico para Nueva Zelanda, se trata de una unidad de 36 metros para el NIWA, National Institute of Water and Atmospheric Research.

En las instalaciones de Gijón, Armón construye dos atuneros para Grupomar de México y Albacora, de España, y un buque de transporte de gas LNG para la noruega Knutsen. En Vigo, además del oceanográfico irlandés, tiene en cartera dos buques de transporte de pasajeros, entre ellos un ferri de 2500 GT para Balearia, además de un pesquero de 609 GT para Argentina. El resto de encargos está conformado por diversos pesqueros y otros proyectos.

FREIRE SHIPYARD: ENTRE OCEANOGRÁFICOS Y MEGAYATES

Freire Shipyard aprovechó la visita del rey a su pabellón para entregarle el primer corte que hicieron, hace



Kinarca volvió a la feria saliendo satisfechos de sus resultados.

unos días, de un nuevo yate que construye en sus instalaciones de la avenida de Beirmar, en Vigo. «Oceanográficos, pesqueros y yates», indicaba Guillermo Freire sobre cuál es la diversificada apuesta del grupo que participa en Navalia. Pese al liderazgo nacional en la construcción de yates, el director general del astillero insiste en que la factoría mantienen su capacidad para acometer más tipos de embarcaciones, como los buques de investigación para Perú y Bélgica que mostraban ayer en su espacio.

El astillero vigués, tiene en cartera dos nuevas unidades de este segmento y está acometiendo los trabajos de transformación de un tercero. Ade-

más, tiene en cartera dos megayates, confirmando su pujanza en el sector de la alta gama. Uno de los nuevos oceanográficos, de 50 metros de eslora, es para el MBARI, el centro de investigación estadounidense del Acuario de Monterrey (California). Su botadura está prevista inicialmente para septiembre. La construcción debería estar completa en mayo de 2023. En un proceso más avanzado se encuentra el buque de investigación encargado por la Environment Agency de Abu Dhabi, cuya botadura tuvo lugar en febrero. El tercer proyecto en el segmento de los oceanográficos es la reconversión de un buque off shore para la industria petrolera, construido por Freire en 2011. El “Polar Queen”, de 110 metros de eslora, será el nuevo oceanográfico de la organización filantrópica norteamericana “Schmidt Ocean Institute” centrada en la investigación marina.

El buque es rebautizado con el nombre de “Falkor (too)”. Tiene capacidad para 97 personas. Freire destaca especialmente los 960 metros cuadrados de su cubierta de trabajo, que posibilitan la instalación y despliegue de diferentes sistemas y equipos científicos.



El stand de la empresa Freire estuvo muy concurrido

GONDÁN: CENTRADOS EN LA EÓLICA MARINA

El astillero con sede en Figueras, Asturias, está totalmente volcado en el segmento de los CSOVs (Commissioning Service Operation Vessels), o barcos de apoyo, para la industria de la energía eólica. No obstante, Gondán ha botado el primero de los barcos que fabrica desde hace meses para el Gobierno portugués. En total son diez las embarcaciones encargadas que se trasladarán a Lisboa, y con las que el ejecutivo del país luso pretende transportar viajeros hasta la ribera del sur. Con 40 metros de largo y capacidad para 540 personas, el primer barco que el astillero echa al agua será, junto a sus gemelos, una de las primeras embarcaciones de transporte en el mundo con esa capacidad que se mueva únicamente con baterías y energía eléctrica. Una cuestión relevante para el país vecino, que adquirirá barcos «silenciosos» y totalmente libres de emisiones. También avanza en la ejecución del mayor contrato de su historia: 5 buques para la noruega Edda Wind, participada por los grupos Østensjø y Wilhelmsen. Los dos primeros contratos se anunciaron en abril de 2020 y en la adjudicación también entró Balenciaga con otros dos. El astillero del occidente logró imponerse en uno de los mayores concursos navales públicos internacionales, con un presupuesto que ronda los 52 millones de euros. Por su parte, el gobierno portugués,

Astilleros San Enrique se estrenó con un barco para Pesca Chile por un valor de 35 millones de euros



Coterena presta su actividad en la reparación y mantenimiento naval e industrial.

renovará su flota de transporte, salvando sus actuales embarcaciones que, como apuntan trabajadores del astillero, «son viejas, consumen mucho y contaminan mucho». En marzo del año pasado se lograron dos nuevas unidades y la quinta llegó con el arranque de este 2022. Con alrededor de 300 barcos construidos desde el año 1925, un 90% de producción para mercados internacionales, 43.000 metros cuadrados de instalaciones, 3.000 toneladas de acero procesadas al año y 430 empleados directos y en varias subcontratas.

CARDAMA SHIPYARD: ESPECIALISTAS EN REPARACIÓN

El astillero centenario vigués mantiene un “buen ritmo de trabajo” gracias a su pujante área de reparación, principalmente en pesqueros, que le permite mantener una actividad constante. En estos momentos tienen en grada, a punto de finalizar, un remolcador multipropósito para Senegal y “varios” contratos ya firmados pendientes de entrar en vigor.

METALSHIPS AND DOCKS: APUESTA POR EL FUTURO

El crucero a vela “Sea Cloud Spirit” es una de las construcciones más emblemáticas que salieron de Metalships and Docks (Grupo Rodman), astillero que concentra su actividad en la división de reparaciones y que le han servido para abrirse un mercado con futuro. De momento, carece de nuevos contratos en 2021. No obstante, Metalships tiene sobre la mesa varios proyectos en espera de consolidación.

ASTILLEROS SAN ENRIQUE SE ESTRENA CON UN BARCO

Astilleros San Enrique se estrena con un barco, para Pesca Chile, por un valor de 35 millones de euros. Tendrá, también, 80 metros de eslora firma del grupo Marina Meridional que ha logrado la concesión de los terrenos de la antigua Vulcano por quince años exhibía su potencial en buques de pesca. La intención de la empresa es de contar con “entre 40 y 50 trabajadores” en el plazo de un mes, para lo que ha comenzado ya un “proceso de selección”. Parte de este nuevo equipo procederá de la desaparecida Vulcano. 

Anamar encarga tres buques para la pesca de crustáceos en África

La flota marisquera andaluza contará con tres nuevos buques en 2023. La asociación Anamar (Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Marisco), con sede en Huelva, ha encargado los tres barcos a los astilleros Armon, de Asturias. El primero de estos barcos ya ha sido entregado y se prevé que los otros dos se sumen a la flota andaluza durante 2023. Los buques de Anamar se dedican a la pesca de crustáceos en caladeros de Angola, Marruecos, Guinea Bissau, Senegal, Mauritania o Congo, gracias a acuerdos con terceros países mediante la Unión Europea, fundamentalmente, y también con acuerdos privados. Ese será el destino de los nuevos barcos, cuyo encargo se prevé que genere en

torno a 270 puestos de trabajo en la zona. Se trata de tres barcos arrastreros cuyas principales especies objetivo serán la gamba, el langostino y el cangrejo. Los barcos, que utilizan dos tipos de arte de pesca (arrastre clásico y tangones), están dotados de las últimas tecnologías marítimo-pesqueras para asegurar la explotación sostenible de los recursos y una actividad pesquera eficiente, una vez que sus motores permiten reducir las emisiones de CO2 a la atmósfera porque consumen alrededor de 200 litros de gasoil menos diariamente, en comparación con motores más antiguos. También en la congelación se aprecian las bonanzas de la tecnología, que asegura que el producto esté a una temperatura de entre -25° y -30°.



Se ha entregado un primer buque: el Jomafran Segundo.

BALENCIAGA
SHIPYARD

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



Redes fantasmas, la basura más letal de los mares

Los equipos de pesca fantasma abandonados o perdidos en océanos son un problema global cuyos efectos sobre la biodiversidad y los ecosistemas marinos son devastadores y al que España quiere poner remedio mediante el trabajo conjunto en la Global Ghost Gear Initiative (GGGI).



Las redes varadas generan el fenómeno pesca fantasma.

Texto: Teresa Montero

El océano es un pilar fundamental de la sostenibilidad y la supervivencia de nuestro planeta. De él obtenemos la mayoría de nuestro oxígeno, supone el 97% del agua de la Tierra, casi la mitad de la población mundial vive cerca de la costa, y un porcentaje destacado y creciente de la alimentación global proviene del mar.

Al ser España segundo consumidor de pescado y marisco per cápita en toda la UE y líder europeo en industria pesquera, es grato saber que, el pasado abril, en la cita

Our Ocean, en Palau, Teresa Ribera, vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica, anunció que somos el primer país mediterráneo en sumarnos como miembro a la Global Ghost Gear Initiative

(GGGI) (Iniciativa Global contra las Redes Fantasma). Pues, apuntaba la ministra, “trabajando juntos podemos lograr mucho más que si lo hacemos en solitario. Alentamos a otros países a unirse a esta iniciativa y comprometerse a lograr un océano más limpio, más seguro y más resiliente”.

En el mismo sentido se pronunciaba Ingrid Giskes, directora de la GGGI, al reconocer que “lo más importante pasa por reconocer que la conservación no es algo que nos separa, sino que nos conecta. Debemos encontrar juntos las soluciones que precisamos para asegurar un planeta y un futuro sostenibles”.

Conservación del océano

Se denomina “red fantasma” a cualquier equipo de pesca que se pier-

Las capturas por redes fantasma provocan la disminución de hasta el 30% de ciertas especies y dañan gravemente el ecosistema marino

da, se abandone, o sea descartado intencionada o inintencionadamente en el mar. En algunas ocasiones se abrevia como ALDFG por sus siglas en inglés, en los ámbitos científicos y de ordenación pesquera. Este material varado en el mar desencadena el fenómeno llamado pesca fantasma, en el que dicho equipo continúa pescando sin nadie que saque la captura. Se des-



plaza a la deriva durante años con un ansia que nunca des-cansa

La colaboración entre España y la GGGI va a tener un gran impacto en la sostenibilidad y la conservación del océano. La Subdirección General para la Protección del Mar va a dirigir la puesta en marcha del compromiso de nuestro país con GGGI que incluye el reconocimiento de los daños causados por las redes fantasma, la evaluación de su impacto y el trabajo (también regulatorio) por desarrollar para reducir de forma significativa la basura marina.

Como miembro, el gobierno español colaborará mano a mano con el equipo de esta pionera organización y sus juntas regionales, como la Convención para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR), con el fin de definir objetivos nacionales y regionales para el reciclaje y el ciclo de vida



Un proyecto trata de conocer el impacto que generan las redes fantasma.

Los aparejos de pesca fantasma representan hasta el 70% de los macro plásticos flotantes actuales en los océanos

de los desechos en la industria (EPR, por sus siglas en inglés).

Única alianza internacional

Creada en 2015, la GGGI es la única alianza internacional e intersectorial dedicada a la prevención y eliminación de redes y otros equipos fantasma en el océano, vías acuáticas y otros cuerpos de agua. Impulsada por la ONG Ocean Conservancy, cuenta con 20 países miembros y más de un centenar de personalidades relevantes del mundo académico, la industria pesquera, ONG, organismos internacionales y del sector privado. Giskes también reconoce el papel fundamental de la empresa privada. "Cada decisión que toman tiene un efecto en el medio ambiente", asegura.

GGGI cuenta con 57 compañías dentro del proyecto. Están Nestlé, Aldi, Lidl o Jealsa.

En 2017, Global Ghost Gear Initiative elaboró un compendio de mejores prácticas para la gestión de pesca. Numerosas empresas del sector han adoptado estos principios y distintos gobiernos lo consideran al diseñar sus políticas de pesca y el

tratamiento de la basura marina. A su vez, la iniciativa también ha trabajado en difundir la evidencia científica que alerta de las graves consecuencias de las malas praxis para el medio ambiente.

Y entre sus objetivos de este año se encuentra el lanzamiento de versiones en español de sus herramientas de capacitación para pesquerías y acuicultura.

Además, desean conseguir más de 500.000 registros de datos en su portal antes del final de 2023.

Contaminación plástica

Según estudios científicos de Ocean Conservancy, las redes y otros equipos fantasma son la contaminación plástica más perniciosa en el ecosistema marino. Se estima que 11 millones de toneladas métricas de plástico entran en el océano cada año. El 46% de las 79.000 toneladas de plástico que forman La Gran Mancha de Basura del Pacífico está hecha de artes de pesca.



Y otras investigaciones científicas recientes han concluido que las redes y otros equipos fantasma suponen hasta el 70% de los macro plásticos flotantes en los vórtices oceánicos.

Las redes fantasma son la forma más letal de plástico marino, ya que capturan a la vida silvestre de manera no selectiva. Las redes fantasmas destruyen corales, arrasan con los hábitats de animales sésiles, dañan la vegetación marina, acumulan sedimentos y bloquean e impiden el acceso hacia hábitats nicho de ciertas especies. Las redes fantasma no se descomponen, continúan matando fauna durante décadas.

Asesino silencioso

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), las poblaciones de peces analizadas están amenazadas y en claro retroceso. Es más, la Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica de Estados Unidos (NOAA, por sus siglas en inglés), indica que estas cap-

turas provocan la disminución de hasta el 30% de ciertas especies y dañan gravemente el entorno.

Se estima que el 66% de los mamíferos marinos, el 50% de las aves marinas y el cien por cien de las tortugas se han visto afectados por estas redes fantasma. Pero su impacto va más allá. Los equipos de pesca abandonados atraen a peces que quedan atrapados y a su vez son alimento de otros que también se enmallan.

Un círculo vicioso por el que siguen pescando de forma eficiente sin ningún control, lo que tiene efectos sobre los recursos pesqueros.

Las redes fantasmas también suponen una pérdida financiera considerable para los pescadores. Por ejemplo, una pesquería de cangrejo en la provincia de la Columbia

Británica en Canadá declaró un coste de 475.000 euros al año por la pérdida de equipo, sin contar el descalabro económico por tener una población de mariscos reducida a causa del equipo fantasma.

Hoy día, los miembros de la

Uno de los objetivos de la GGGI para este año es el lanzamiento de versiones en español de sus herramientas de capacitación para pesquerías y acuicultura

GGGI como el Instituto de Investigación Ambiental Italiano (ISPRA), Save the Med, Healthy Seas, OceanCare, y otros, ya están trabajando en la región mediterránea para atajar el problema de las redes fantasma.

Además, esta iniciativa ha financiado proyectos como el Mediterranean Clean Up de Enaleia en Grecia e Italia, enfocado en la prevención y recolección de redes fantasma y otra basura marina.

Tras lo expuesto, cierto es, y muchas veces se olvida, que las redes y otros equipos fantasma son un problema de gran amplitud, serio y transfronterizo. Un asunto de gran magnitud que precisa soluciones ambiciosas e igualmente sobresalientes.

Ingrid Giskes confía que España sea ejemplo y abra camino a la unión del resto países y otros colaboradores adicionales en el Mediterráneo “y que se sumen a la lucha para la protección del océano. Juntos, podemos asegurar un futuro y un océano más sostenible en beneficio de todos”.



El bacalao para todo el año y no sólo por Cuaresma

Millones de españoles no se resignan a tomar Bacalao fresco solo en Cuaresma y Semana Santa, como la tradición religiosa ha popularizado durante siglos, sino que continúan demandando este delicatessen noruego todo el año, valorando su sabor insuperable, aspectos nutritivos y saludables y los métodos de pesca responsables.

Debido a sus condiciones naturales y políticas de sostenibilidad, Noruega posee una de las poblaciones de bacalao fresco más grande del mundo, por lo que no es de extrañar que económicamente sea el pescado salvaje más importante ahora y a lo largo de la historia. Por esta razón, lo llaman “oro blanco” gracias a sus valores más distinguidos y diferenciales: un producto tratado con esmero “del mar a la mesa”, sus filetes con alto rendimiento, las lascas perfectas... Además, ¡tiene un sabor único!.

Los beneficios del Bacalao están bien contrastados, por lo que es una razón muy a tener en cuenta para introducirlo en todo tipo de dietas. No en vano, su carne es muy magra, con un contenido de grasa inferior al 3% y sin apenas hidratos de carbono. De hecho, el 96% de las calorías en una porción de bacalao vienen de las proteínas y éstas, además, aportan todos los aminoácidos esenciales que el cuerpo necesita. Además, una porción de bacalao de 150 gramos cubre la ingesta necesaria diaria de Omega 3. La vitamina A presente en este pescado es necesaria para una buena visión y fortalece el sistema inmunológico mientras que la B12 ayuda al organismo a formar nuevas células. De igual manera, el bacalao fresco contiene selenio, que protege nuestro organismo de agentes



El bacalao skrei es la joya de los mares de Noruega..

contaminantes externos, contrarrestando el daño causado por los radicales libres, y es una gran fuente de iodo.

“El bacalao de Noruega fue la primera fuente nutricional para su población, con los nutrientes necesarios para sobrevivir los fríos inviernos y en la actualidad compartimos el sabroso pescado blanco de Noruega con el resto del mundo y, particularmente, con España, que se ha consolidado como uno de nuestros principales mercados”, ha explicado el director del Consejo de Productos del Mar de Noruega en España, Bjorn-Erik Stabell. Y es, “cada vez más consumidores españoles descubren que el bacalao fresco puede formar parte del menú más saludable y delicioso para toda la familia, también para principios de verano”, agrega.

“La apuesta del Consejo por España es decidida, ya que es un mercado en el que nos sentimos muy cómodos y que nos da siempre grandes satisfacciones. Además, estamos inmersos en una campaña de marketing en medios

convencionales y digitales para divulgar las bondades de un pescado extraordinario como el bacalao fresco, que en Noruega consideramos como ‘oro blanco’”, ha añadido el director.

El bacalao fresco tiene infinidad de posibilidades y además está disponible todo el año. Se trata de un pescado que se adapta perfectamente al recetario tradicional, así como a los platos más novedosos. Su sabor y sus nutrientes hacen que sea el aliado perfecto, por ejemplo, para los diferentes platos de temporada, incluidas las refrescantes ensaladas y tartares, sin olvidar los platos al horno y un sinfín de posibilidades por explorar. En este contexto, desde el Consejo de Productos del Mar de Noruega, proponen dos recetas para disfrutar este “oro blanco” en todo su esplendor, fáciles y rápidas: Bacalao fresco noruego con patatas de pueblo; Bacalao fresco noruego en salsa de tomate y tomillo y Bacalao fresco noruego rebozado con pimientos de piquillo. 🌊



Ferías

Volvió por sus fueros

La XXVIII edición de la Arrain Azoka de Bermeo consiguió notables repercusiones y pudo difundir todo aquello que el mar ha brindado a la villa marinera durante siglos de historia. También, Bermeo Tuna World presentó en la feria una declaración en favor de la sostenibilidad.

Con los productos de las conserveras locales por bandera y un amplio programa de actividades complementarias –cultura, patrimonio, salidas al mar...–, se abrió "el escape de lo nuestro", tal y como definió el alcalde Aritz Abaroa a una feria que no se había podido celebrar en los últimos años, pero en el que los bermeanos pusieron todo de su parte para conseguir una edición inolvidable. Puesto en valor el carácter y la idiosincrasia bermeotarra, el céntrico parque fue el corazón desde el que bombear sangre a otros emplazamientos portuarios. Y es que esta feria combina el mar, el salitre, el pescado y la eco-

El premio Hegazule fue entregado a Rafael Sardina por sus 18 Grammys

nomía, las costumbres y el patrimonio relacionados con su contexto".

La pandemia del coronavirus dejó en stand by un encuentro con el mar "que difunde el ser y el nombre de los bermeanos y bermeanas a los cuatro vientos". La espera ha acabado, en todo caso. Y lo hizo con un acto de apertura tras el que, cortada la protocolaria cinta, se dio arranque a una feria que aún a una treintena de expositores. En la inauguración estuvieron presentes el diputado general de Bizkaia, Unai Rementeria; la consejera de Desarrollo Eco-

nómico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno vasco, Arantxa Tapia; la diputada foral de Promoción Económica, Ainara Basurko; la viceconsejera de Medio Ambiente y Sostenibilidad, Amaia Barredo; o el viceconsejero de Pesca, Agricultura y Política Alimentaria, Bitzor Oroz. Poco después se entregó el Hegaluze saria otorgado este año a Rafa Sardina, ingeniero de grabación nacido en la localidad marinera, y que ha llevado el nombre de Bermeo por medio mundo con su trabajo. Con 18 Grammys en su haber –ha trabajado con grandes artistas como Elvis Costello, Celine Dion, Michael Jackson y un largo etcétera–, y sumó "un premio que coge con mucho orgullo", al que según aseguró en una conexión on line desde Los Ángeles, y salvando la distancia geográfica –y horaria–, agregó que "le hará un hueco especial". Esperando volver a la villa "en junio o julio", como adelantó, una vez terminados el emotivo momento, los puestos se llenaron de compradores ávidos de hacerse con los mejores manjares del mar. Los expositores se llenaron entonces de compradores. Y es que el de ayer –mucho más tranquilo que el bullicio que a buen seguro reinará hoy– fue un día propicio para efectuar las compras con más tranquilidad.

Concurridos puestos de las conserveras

Fue una feria de nombres propios. Como el de Enrique Bilbao, perejil de las muchas salsas de Bermeo, que se afanaba en la Cofradía vieja, a escasos metros del mar, desde donde repartieron numerosas raciones de marmitako y atún a la plancha por



una buena causa: recaudar fondos para sufragar tratamientos médicos de niños y niñas de 6 a 12 años que no se abonan dentro del sistema de salud público. O el de tres cocineros con estrellas Michelin –dos guipuzcoanos y un alavés– como Aitor Arregi, Andoni Luiz Aduriz y Diego Guerrero, que gracias a Bermeo Tuna World Capital ofrecieron una charla en la que desgranaron sus andanzas en los fogones y reconocieron el valor de la pesca para la gastronomía vasca. También Eneko Atxa habló sobre "pesca y sostenibilidad".

Declaración por la sostenibilidad

La jornada también sirvió para pistoletazo de salida para una declaración que Bermeo Tuna World Capital eche a andar una propuesta de cara al año próximo, en la que confía en llevar hasta las más altas instancias una "declaración de cara promover la sostenibilidad del atún". Esperan que esta sea llevada ante las Naciones Unidas. "Para eso necesitamos la ayuda de todos, desde las instituciones públicas a diferentes niveles a la ciudadanía para que abanderen esta causa", reflejó Rogelio Pozo, de Azti, No en vano, la pesca ilegal genera enormes perjuicios y puede llevar a que la pesca del bonito, santo y seña de la economía bermeana –la flota local aglutina un 10% de las capturas mundiales de túnidos–, peligro de cara a un futuro no tan lejano.



Los expositores se llenaron de compradores.



Hubo variedad de pintxos en los stands.

Bergen: Cuna de la navegación noruega

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta



Monumento Marino en el centro de Bergen



Reproducción de la nave vikinga de Oseberg

Nunca falta una corona de flores al pie del Monumento Marino situado en medio de Torvalmenningen, uno de los bulevares más importantes de Bergen. No es extraño su emplazamiento en el corazón de la ciudad noruega, ya que la obra que hizo Dyre Vaa en 1950 resume en cierto modo la importancia que el mar ha tenido para sus habitantes. Sobre un estanque de planta cuadrada se alza el monumento propiamente dicho. En cada una de sus cuatro caras se representan sendas etapas de la historia marítima de Bergen y al pie de las mismas la representación de los personajes que las protagonizaron. Vikingos, guerreros, descubridores y comerciantes presentes en una masa pétreo que simboliza el espíritu noruego.

Camino al norte

La palabra Noruega proviene de camino que conduce al norte; por mar, un nombre definido por sus más de 100.000 km. de costa, equivalentes a dos veces y media la vuelta al ecuador. Las primeras embarcaciones que surcaron sus aguas, allá por la Edad de Piedra, fueron barcos formados por pieles y troncos a bordo de los cuales iba una tripulación dispuesta al riesgo con tal de obtener el sustento en la pesca y la caza de mamíferos marinos. El dato lo aportan las ilustraciones con escenas alusivas encontradas en grabados rupestres y en los hallazgos arqueológicos de espigas de pescado, anzuelos y arpones. Los asentamientos se establecieron cerca del mar, a lo largo de una línea de costa que se elevaba hasta 160 metros sobre el nivel actual del mar.

Honor a las gestas marinas noruegas en el centro de la ciudad

La historia marítima de este pueblo se complementa con la visita que hacemos al Museo Marítimo, que desde su creación en 1921 es punto de referencia para cualquier investigación que se lleve a cabo en torno a las grandes gestas nórdicas. Las instalaciones en que se ubica desde que fuera construido en 1962, en el centro del Campus Universitario, permiten seguir con detenimiento cada una de las etapas de la navegación noruega.

La presencia vikinga

Una de las joyas del Museo Marítimo de Bergen es la reproducción a escala del Kvalsund, el más grande de los dos navíos que, allá por el año 690, fueron intencionadamente colocados y destruidos -tal vez siguiendo un ritual-, en un pantano de la isla de Heroy, en el condado de More y Romsdal, al oeste de Noruega.

El barco estaba muy bien conservado cuando se encontró; de hecho, se pueden ver algunas piezas originales. Construido con madera de roble y pino, poseía un tablón de fondo como refuerzo y una especie temprana de quilla. Contaba con 10 pares de remos y tenía una tripulación de aproximadamente 20 personas. No hay datos sobre la posible utilización de velas, pero el gran timón y la tabla inferior sugieren que el barco podría haber navegado. El Kvalsund es un predecesor del drakkar vikingo, aquel navío que tenía monstruosos mascarones con los que trataban de asustar a sus oponentes. Su disposición interior indica



Fachada del Museo Marítimo de Bergen



Batalla entre las flotas inglesa y holandesa en el puerto de Bergen

ya que existía un orden social jerárquico con centralización del poder. La presencia de reproducciones a escala de las famosas naves vikingas de Oseberg y Gokstad constituye un atractivo que se agradece.

El auge de la era hanseática

La utilización del metal durante la Edad del Bronce (1700-500 a. C.) permitió el uso de mejores herramientas para la construcción de barcos. Se impulsó la utilización de tablones, algo

El Museo Marítimo cita inexcusable para conocer los primitivos astilleros

que, en su momento, debió llamar mucho la atención, ya que se convierten en el motivo más común en las imágenes talladas en roca que aparecen en la parte occidental de Noruega en ese tiempo. Representan una sociedad donde el barco jugaba un papel importante, incluso en un contexto ritual.

Estos modestos avances en la construcción de barcos afectaban no sólo al transporte de productos agrícolas, sino también permitían el saqueo en pleno ejercicio de las expediciones comerciales. Los experimentos demuestran que podían mantener una velocidad constante de 10 kilómetros por hora. Los botes de remos requerían una gran tripulación gracias a la cual era posible cubrir largas distancias y llegar, por ejemplo, a la península de Jutlandia, la actual Dinamarca.

Tras la dominación marítima de los mercaderes hanseáticos durante el siglo XVI con sus famosas cocas y urcas, comenzó una nueva era en la navegación noruega tras muchos años de

Los vikingos han sido los mejores navegantes de todos los tiempos



Reproducción de la nave vikinga en Museo.



Velero anclado en el puerto de Bergen.

declive. Inglaterra y Holanda eran las principales naciones marineras de la época y ejercieron una influencia máxima en el desarrollo del transporte marítimo, tanto técnica como políticamente.

La batalla que libraron ingleses y holandeses en el puerto de Bergen en 1665 tuvo una notoria importancia a

juzgar por los numerosos objetos conmemorativos de esta contienda naval que se exponen.

Barcos para el sacrificio

En 1880 se localizaron los restos de la embarcación construida con tablones más antigua de Europa. Había sido un barco de guerra y se le bauti-



Panorámica del puerto de Bergen

En 1665 barcos ingleses y holandeses se batieron en la ciudad

zó como Hjortspring en atención al lugar donde fue hallado. Se calcula que fue construida

alrededor del año 350 con madera de tilo dispuesta como tablonces de 20 metros de largo cosidos con estopa del mismo árbol.

Sólo pesaba 530 kilos y podía transportar a 24 hombres. Por su estructura se parece a las imágenes de barcos de la Edad del Bronce talladas en roca. El final de esta nave constituye todo un misterio, ya que fue transportada varias millas desde la costa hasta Hjortspring para ser destrozada posiblemente siguiendo algún rito y posteriormente hundida.

Los navíos siempre estaban presentes en los sacrificios rituales

Junto a la nave se encontró una colección de armas pertenecientes a un ejército de unos cien guerreros. El hallazgo ha sido interpretado como un sacrificio de guerra realizado por el bando victorioso de una batalla, aunque, como digo, todas son conjeturas.

Un destino semejante tuvo el Nydam, un barco de 23 metros de largo, localizado en 1859 en un pantano de Slesvig, no lejos de Hjortspring. El pantano era originalmente un lago al que los habitantes próximos otorgaban poderes mágicos. De ahí que, durante un largo tiempo, se llevaran a cabo en él sacrificios en los que no faltaban barcos, armas, herramientas, etc.

El Nydam fue construido con roble,

aproximadamente en el año 320 d. C., en la costa sur del Báltico, en Escandinavia. El bote era de remos y necesitaba una

tripulación de 30 personas. Es conocido como el ejemplo más antiguo de construcción de clinker, una técnica que tuvo gran importancia en la Edad del Hierro y la Edad Media para la construcción de barcos nórdicos.

El vapor se impone

La irrupción del barco de vapor supuso toda una revolución por representar la forma más antigua de transporte mecanizado en el mar. La primera máquina de vapor utilizable se construyó en Inglaterra en 1712, si bien, como es sabido, fue en los Estados Unidos donde la nueva tecnología se utilizó por primera vez para la propulsión de un barco. El honor inaugural del nuevo sistema inventado por Robert Fulton en 1807 le correspondió al North River Steamboat que ha pasado a la Historia como Clermont.

El primer barco de vapor noruego fue el 'Constitutionen' que marcó una nueva era

El Charlotte Dundas se considera el primer barco de vapor práctico y se utilizó en el río Clyde. En 1809 y en el mismo lugar se probaron las posibilidades comerciales del nuevo sistema con el barco de paletas Comet.

Diez años más tarde, el primer barco de vapor cruzaba el Atlántico. Era el Savannah y hacía el itinerario de Savannah, en el estado norteamericano de Georgia, a San Petersburgo en Rusia. En el viaje de regreso, el Savannah hizo escala en Arendal, en el sur de Noruega. Al hacerlo, se convirtió en el primer barco de vapor que hacía escala en un puerto noruego.

Lento, pero seguro

El primer barco de vapor noruego fue el Constitutionen, que marcó el comienzo de la nueva era cuando empezó su periplo en 1827 cubriendo el Servicio Postal de este país entre Christiania y Christiansand. La transición de vela a vapor fue un proceso lento en Noruega y no fue hasta principios de 1900 cuando la flota de barcos de vapor superó a la de vela. Bergen fue la ciudad pionera en este proceso de transición convirtiéndose, junto con Oslo, en la ciudad marítima líder.

Otro histórico fue el Bergen, el primer barco de vapor privado noruego en el tráfico internacional regular de pasajeros. Era propiedad de Bergen Steamship Company y entró en servicio



Siempre hay coronas de flores a los pies del Monumento Marino

Los mercaderes hanseáticos dominaron la ciudad en el siglo XVI

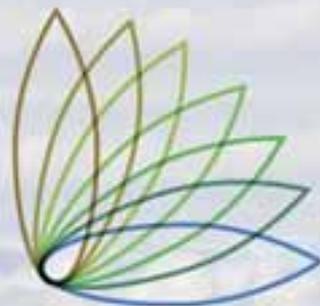
entre Bergen y Hamburgo en 1853. A principios del siglo XIX, la flota noruega de buques de vapor era tan grande como la de veleros. Bergen adquirió una enorme importancia como punto de partida de las rutas marítimas de pasajeros a Inglaterra, Alemania, Holanda, Dinamarca y los Estados Unidos. Miles de marineros de la flota mercante noruega perdieron la vida en las guerras mundiales. La

compañía naviera Nortraship, dotada de aproximadamente de 1.000 buques mercantes y 30.000 marineros, desempeñó un importante papel en el esfuerzo bélico aliado durante la II Guerra Mundial. Desde la década de 1970, la navegación noruega se ha vuelto cada vez más especializada, es decir, con buques construidos para fines o mercados específicos.

Bergen continúa siendo uno de los principales puertos de Noruega y más de unaveintena de compañías navieras tienen su sede en la ciudad. Por otra parte, es el puerto de cruceros más conocido del país y uno de los más transitados del norte de Europa. 🌊

txikitasunetik handi

Landa eta itsasertz garapena
Desarrollo rural y litoral



Euskadi, auzolana, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO



Treinta años del mayor golpe a la flota bacaladera

Jean Pierre Andrieux

A lo largo de 1992 los acontecimientos se precipitaron con una inmediatez que sorprendió a muchos. El 2 de julio, el ministro de Pesca, John Crosbie, anunció el cese completo de las pesquerías de bacalao dentro de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva. Esta moratoria detuvo toda la actividad pesquera canadiense, la flota de arrastreros fue amarrada primero y vendida después, las plantas de procesamiento de bacalao fueron clausuradas y también las pequeñas comunidades pesqueras de la costa tuvieron que dejar de pescar bacalao y apenas se les permitió capturar una pequeña cantidad de otras especies.

Más de 30.000 personas se vieron abocadas al desempleo y unas 50.000 residentes de Terranova, aproximadamente el 10 por ciento de su población, inmigró hacia otras zonas de Canadá. Los efectos sobre el tejido social de esta isla fueron demolidores.

Las consecuencias de la moratoria también fueron muy severas para Saint Pierre. Los pequeños barcos que pescaban bacalao al fresco fueron vendidos y los grandes buques factoría corrieron la misma suerte o pasaron a una filial de Pescanova. Ya no había bacalao para surtir sus fábricas que tuvieron que cerrar sus puertas.

También empezaron a escasear los bacaladeros españoles a los que proveer de combusti-

ble, y de consumos, parejas que requerían reparaciones, recambios y reposo.

Tras la declaración de la moratoria de 1992 casi todas las parejas españolas abandonaron Terranova. Para estas alturas, la flota bacaladera española se había reducido notablemente. Si en 1982 había 65 barcos, diez años después esta cifra se había reducido a 46, y tras la moratoria caería en picado para quedar fijada solo en 18 barcos en 1999. Además, una parte significativa de esta flota estaba pescando ya en los caladeros de Noruega desde principios de los años noventa. Los barcos españoles habían adoptado sistemas mixtos de congelación y salado y habían sacrificado entradas a puerto, habían pescado de noche y con mala como norma habitual, habían asumido el

Si en 1992 había 65 barcos, diez años después esta cifra se había reducido a 46



Recibimiento al barco Estai.

riesgo de bordear los límites de la ZEE canadiense y habían aceptado alargar sus mareas e incluso pasar las Navidades en la mar para defender la campaña, pero las pesquerías de bacalao en Terranova ya no eran sostenibles y de nada servía negar la evidencia. Los bacaladeros más modernos se trasladaron a Noruega para seguir pescando bacalao, otros regresaron a Gran Sol o a las pesquerías del Mediterráneo, algunos pocos adoptaron banderas de conveniencia y los más vetustos acaba-



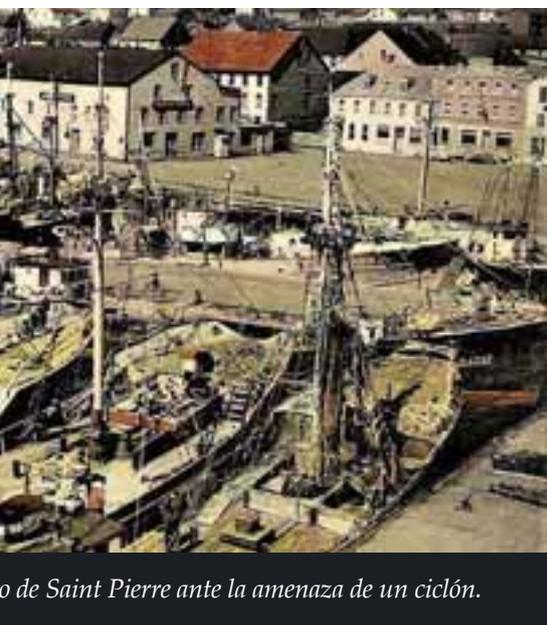
Barcos bacaladeros de Pasaia atracados en el puerto

Fue el primer barco congelador que costó 30 millones de pesetas de la época

ron en el desguace.

Para las flotas no tradicionales, la pesca del bacalao eran exclusivamente un recurso económico puntual. Buscaban la mayor rentabilidad en el menor espacio de tiempo y la pervivencia de la especie no representaba para ellos un objetivo en sí mismo. Antes no habían pescado bacalao y, si un día esa especie no era comercialmente explotable, utilizarían su flota para tratar capturar otras especies. en esos mismos caladeros o en otros.

Los españoles como los portugueses llevaban 500 años vinculados al Gran Banco y a la pesca del bacalao. El bacalao salado formaba parte de su tradición y de su historia. Habían pescado mucho y durante mucho tiempo, pero no supieron o no quisieron ver que esos niveles de sobrepesca acabarían por esquilmar totalmente los caladeros.



o de Saint Pierre ante la amenaza de un ciclón.

Cuotas de los arrastreros congeladores

Desde la declaración de la moratoria de la ZEE de Canadá en 1992, las pequeñas cuotas de bacalao que correspondían a España en los caladeros NAFO fueron capturadas esencialmente por arrastreros congeladores que se dedicaban a la pesca de otras especies como el fletán. El bacalao pasó a ser objeto de una pesquería específica y exclusiva en el Atlántico Noroeste a convivir en pesquerías genéricas de arrastre en las que, en el mejor de los casos, no pasaba de ser una especie más y no la más importante, o simplemente entraba en el cómputo de las capturas incidentales. En 1993, la organización que regula las pesquerías en el área fijó la cuota de capturas de bacalao en 23.164 toneladas, repartidas entre las zonas 3M (Flemish Cap, 12.965 toneladas) y 3 NO (Nariz y Cola de los Grandes Bancos, 10.200 toneladas). De ellas, algo menos de la mitad, 10.227 toneladas correspondía a la Comunidad Económica Europea, proporción que se mantuvo para el año siguiente, con 16.000 toneladas de capturas a repartir. Pero, a lo largo de 1994 la NAFO establecerá una moratoria de pesca del bacalao en los caladeros de la nariz y la cola de los Grandes Bancos. Flemish Cap fue la única zona que mantuvo una cuota decreciente de bacalao, 11.000 toneladas en 1996, 6000 toneladas en 1997 y solo 2.000 toneladas en 1998, hasta que, finalmente, en 1999 se decretó también la moratoria en esta área. Habían pasado ya siete años desde la prohibición de pesca del bacalao en aguas de la ZEE canadiense y no se atisbaba ningún signo de la tan ansiada recuperación. Llegar a esta situación fue un fracaso colectivo. La responsabilidad de este desastre no puede atribuirse a un solo país y seguramente al contrario, no hubo ningún país exento de responsabilidad. Todas y cada una de las naciones fueron sujetos agentes de este deterioro progresivo que culminó en el colapso del bacalao como especie en el área del Atlántico Noroeste.

Por ello Canadá, al ampliar el límite de sus aguas territoriales, y desplazar su zona económica exclusiva hasta las 200 millas, sólo hizo uso de las atribuciones que le proporcionaba la reforma de la legislación internacional en materia de soberanía y territorialidad.

El apresamiento del Estai

Pero Canadá actuó consciente y deliberadamente, como si los recursos pesqueros en todo el Atlántico Noroeste fuesen de su propiedad. Uso la potestad legal que le asistía, para gestionar su ZEE, pero se atribuyó

también una autoridad que no poseía. El 9 de marzo de 1995 el Gobierno de Canadá tomó en firme la decisión de detener a uno de los arrastreros congeladores españoles y envió a sus fuerzas navales al encuentro de un grupo de ellos que se encontraba fondeado a 245 millas de la costa canadiense. La suerte quiso que el *Estai* fuese el barco elegido. Su capitán Serafín Blanco ordenó cortar los garfios y los cabos de abordaje canadienses y poner rumbo a España. Se entabló un conflicto diplomático de alta intensidad entre la CE y Canadá, en donde NAFO mantuvo una sospechosa

NEW ERA IN FISHING

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

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



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



M3iGO
SMART FISHING

by
MARINE
INSTRUMENTS