

Europa Azul

Revista de la Mar

Enero-Febrero

N.º 193 • 2023





Hutsik dagoen
etxebizitza bat baduzu,
Bizigune da
zure programa

Si tienes
una vivienda vacía,
Bizigune es
tu programa



INFORMA ZAITEZ / INFÓRMATE

900 251 251
alokabide.euskadi.eus

Euskadi, auzolana, bien común



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

LIBRARI DE PLANGINTZA,
ETxebizitza
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTU DE LA HABITACION
Y MOVILIDAD



Alberto Echaluze

Muy pocas vibraciones para poder afrontar el futuro de la pesca comunitaria con ilusión

Muchos frentes de batalla tendrá que afrontar el sector pesquero este año sin que existan unos presagios favorables. El futuro que le espera a la pesca europea se desvela el 23 de febrero. Ese día, la Comisión Europea tiene previsto lanzar un paquete de medidas específicas para la actividad pesquera que marcarán su devenir en los próximos años, con un primer hito en el 2030. Para empezar, el Ejecutivo comunitario lanzará ese día el informe sobre diez años de política pesquera común (PPC), un análisis de lo que ha ocurrido desde que en el 2014 entrase en vigor una Europa Azul que introdujo como principales novedades el veto a los descartes (obligación de desembarque) y la gestión de los stocks de acuerdo con el rendimiento máximo sostenible (RMS), además de los planes plurianuales y la regionalización en la toma de decisiones.

En el sector no tienen buenas vibraciones al respecto. La patronal pesquera, las cofradías y la Administración creen que se precisan ajustes importantes, especialmente en lo que respecta a la obligación de desembarque, que es imposible de cumplir demostrando una gran ineficacia, pese a todos los deseos de cumplimentarla. Sin embargo, los mensajes que se han mandado desde Bruselas es de que hay que dar más tiempo a la actual PPC, dado que algunos de sus postulados —precisamente el veto a los des-

cartes— no se aplicaron por completo hasta el 2019. Tampoco tienen los representantes del sector muy buenas sensaciones ante el plan de acción que desarrollará en la pesca la estrategia Biodiversidad, que también se lanzará el 23. En este caso la mala impresión se sustenta en que se ha filtrado el documento y su contenido no ha gustado nada al sector pesquero en general y al arrastre de fondo en particular.

Más que nada porque en el borrador que ha trascendido se confirma que en el 2030 el 30 % de las aguas marinas comunitarias tendrán que ser áreas marinas protegidas. Pero no es eso lo que incomoda al sector, sino la intención de que un 10 % de esa superficie esté cerrada a cualquier actividad pesquera, puesto que interpreta que responde más a una simple cuestión numérica que a razones científicas y de conservación. Además, según la propuesta del Ejecutivo comunitario, el arrastre de fondo estaría vetado no solo en ese 10 % de reserva integral, sino en todo ese 30 %.

En cálculos de las empresas armadoras prohibir las artes móviles que actúan sobre el lecho en las áreas marinas protegidas actuales —que suponen el 12 % de las aguas comunitarias— puede tener un impacto eco-

nómico global de alrededor de 870 millones de euros al año, con lo que si se les veta en el 30 % habría que multiplicar esa cifra por tres.

El tercer aspecto clave de ese paquete que ultima Bruselas desde el despacho del comisario de Pesca, Virginijus Sinkevicius, y cocina Charlina Vitcheva al frente de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca (DG Mare) es la estrategia comunitaria para asegurar la transición energética del sector pesquero. Los profesionales tiemblan ante la posibilidad —varias veces sugerida, por otra parte— de que se grave con un impuesto el combustible pesquero.

Según los planes del Ejecutivo, revelados en su estrategia Fit for 55, el objetivo es reducir en el 2030 un 55 % las emisiones de CO₂ como paso intermedio a alcanzar la neutralidad carbónica en el 2050. El sector hace ver que, por el momento, no hay alternativa de propulsión a los combustibles fósiles, que las soluciones posibles requieren de un mayor espacio en el barco y que Bruselas no está dispuesta a permitir y que, a los precios que está el gasoil, retirar la exención fiscal de la que se benefician hará inviable la actividad. Y mermará la despensa comunitaria. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BAREA **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 10

Antonio Nieto, gerente de Pesca España..

Energía 11 a 13

Transición energética.

España 14 y 15

Nombramiento de Isabel Artime al frente de la Secretaría de Pesca.

Pescado de fondo 16 a 21

Pérdida de facturación

Plan de Acción

Mediterráneo 22 al 25

Entrevista a José María Gallart

Internacional 26

IOTC y la reducción de FADs

Sector pesquero 27 a 29

El veto del cierre de la pesca genera reducciones de capturas.

El Cantábrico tira de officio

Opinión 28 y 29

Escaso nivel de cumplimiento

Euskadi 34 a 37

Bajan las capturas y sube el valor de las descargas.

Proyectos tractores para revitalizar Pasaia

Internacional 38 y 39

China prosigue con su política expansiva

Acuicultura 40 a 45

Euskadi se lanza al cultivo de zamburiña

Prueba piloto para el cultivo del mejillón en el Delta del Ebro

Ferias 48 a 52

World Maritime Week

6 a 10

Sector pesquero y consumo

Pesca España, muy necesaria

Pesca España es la nueva Asociación de Organizaciones de Productores, para comunicar todo lo referente al sector pesquero. Promoción, información, impulso para el consumo y ser punto de encuentro, son sus bases de trabajo para re-enamorar al consumidor y dar a conocer la pesca. Pesca España tiene previsto continuar con las jornadas de difusión que inició en Vigo en relación con el cierre de áreas marinas vulnerables. Para este 2023, se van a poner en marcha las segundas jornadas en las que se centrarán en la ratificación del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y en dar a conocer todo el trabajo que hace el sector a nivel laboral.



16 a 21

Sector pesquero

El cierre de las zonas de pesca reduce la facturación y obliga a cambiar los artes

El cierre a la pesca de fondo impuesto desde por el equipo del comisario europeo de Pesca y Asuntos Marítimos, Virginijus Sinkevicius, deja un importante impacto socioeconómico cuyas repercusiones se conocerán mejor en el tiempo. Sector y administraciones pronto hicieron saber las implicaciones de una decisión así, que supondría dar un vuelco a la actividad del palangre de fondo, obligado a cambiar de caladero y de artes, y forzando una mayor interacción con el arrastre, menos impactado, pero que también lo está sufriendo. También desde el Mediterráneo, José María Gallart, de (Faape) atisba un año difícil con las y restricciones de cuotas, en la flota de arrastre y el cerco pendiente de la siempre complicada renovación del acuerdo con Marruecos.

Catalunya 54-56

Retirada de residuos en el litoral catalán

Marcaje del calamar

Astilleros 58 a 64

Primer barco de Armón en Barreras

Bahía de Levante

Partrulleras en Vigo

Reportaje 66 a 71

El skrei en Lofoten

Cultura marítima 72 a 74

Las ilustraciones de Rober Garay

Las restricciones a los FADs pone en peligro a la flota atunera española

La reunión de IOTC ha acordado establecer una norma de gestión para reducir un 33% el despliegue de FADs en el plazo de 2025 –pasando de los 300 actuales a 200–; así como establecer un registro de dispositi-



ativos agregadores y establecer una veda de 72 días. A propuesta de Indonesia, IOTC ha votado prohibir a los cerqueros el uso de dispositivos de concentración de peces.. Según los armadores europeos, esto supondría el fin de esta pesquería y se considera también que la medida pone en peligro la continuidad de la flota cerquera en el Índico.

38 y 39

Internacional

China aumenta su influencia económica haciéndose con gran parte de los puertos

El éxito indiscutible de China en la obtención de contratos para construir, financiar u operar los puertos marítimos de África amplifica su influencia económica y político-militar en el continente, según analiza el investigador Rahul Karan. De hecho, buena parte de los puertos son propiedad de empresas públicas o para estatales. Como China Merchants Group Limited, controlada por el mi-



nisterio de Transportes de Xi Jinping, titular de gestión del de Abidjan (Costa de Marfil), clave para la flota atunera española. Junto a ellos, las flotas chinas están acusadas de cometer infracciones de las legislaciones de múltiples países lo que ha levantado la preocupación de los científicos de los países pesqueros. Junto a ellos sus actividades llegan incluso a dañar las zonas ecológicamente más sensibles.

Publicidad

G°.V.º Planif y Transportes	2
Coterena	13
Oliveira	15
Katiak-Thiele	17
Naberan	21
World Maritime Week	25
Marine Instruments	27
Industrias Ferri	31
Protechnavi	33
Vicinay-Cemvisa	37
Itsaskorda	41
Aquafuture	43
A.P. Bilbao	45
Saja Indyna	47
Expomar-Burela	53
Balfegó	57
Zamakona	59
Balenciaga	61
Bureau Veritas	65
Arrankoba	71
Saeplast	75
Tvmac	76



El calamar sometido a una operación de marcaje. Foto Scientific Angler.

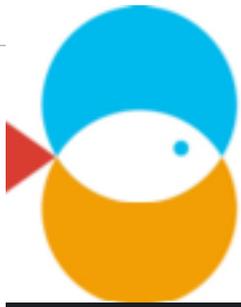
Entrevista a Antonio Nieto, director gerente de la AOP Pesca España

“El sector pesquero es apasionante, tiene mucho que decir, aunque en ocasiones se haya contado menos con él”



Antonio Nieto es el director gerente de la AOP Pesca España

De las palabras a los hechos, y desde dentro, desde la flota, surge la nueva asociación de Organizaciones de Productores, Pesca España, para comunicar todo lo referente al sector pesquero. Promoción, información, impulso para el consumo y ser punto de encuentro, son sus bases de trabajo para re-enamorar al consumidor y dar a conocer la pesca. Desde Europa Azul, apoyamos la iniciativa y este re-enamoramiento con esta entrevista a Antonio Nieto, gerente de Pesca España, y periodista, que apuesta por la comunicación en positivo y con honestidad, porque la gente, como él ha comprobado, está con ganas de conocer “todo lo que rodea a este maravilloso oficio”.



PESCA ESPAÑA

Fuente de felicidad

Logotipo que ha elegido Pesca España para sus campañas.

Texto: Teresa Montero

¿Está contento con su desembarco en Pesca España?

Sí, estoy contento con la asociación y con la ilusión de la gente y la forma en que está saliendo todo. He tenido un recibimiento acogedor. Ha sido un inicio sencillo. La verdad es que veo a la gente con ganas de revertir la situación del sector, al final no dejamos de ser un instrumento más para intentarlo.

¿Cuál fue el origen de la asociación, de dónde vino la idea para su creación?

Pesca España surge tras una profunda reflexión que nace en el seno de las organizaciones que forman parte de Cepesca, sobre todo viendo que, año tras año, el consumo de pescados y mariscos en los hogares españoles no remonta, pues como muy bien saben en los últimos 14 años estamos acumulando un descenso del 25% de ese consumo. Es completamente necesario volver a enganchar al consumidor, como nosotros decimos desde Pesca España, hay que reenamorarlo.

Nacemos con el objetivo de reivindicar la importancia de la industria pesquera española como motor de crecimiento económico, fortalecer la defensa de sus intereses, y sobre todo promocionar su actividad e incentivar el consumo de los productos del mar como alimentos sostenibles y saludables.

Realmente buscamos ser ese referente educacional al que acudir, ayudar a la

“Comunicar en positivo, reivindicar la importancia de nuestra industria pesquera, promocionar su actividad e incentivar el consumo son nuestros objetivos”.

gente a descubrir al sector, dar a conocer los distintos beneficios que tiene el pescado, y sobre todo en un momento tan difícil como el que está atravesando el sector pesquero español con tanta amenaza regulatoria, con la inflación y el descenso del consumo de pescado en los hogares.

Pese a todo, estamos convencidos que es el momento perfecto para contar todo: hablar del sector, de los productos del mar, ponerlos en valor, y comunicar en positivo; sobre todo esto último, comunicar en positivo todo lo que hacemos y todo lo que rodea a este maravilloso oficio.

Hay muchísimo que enseñar y lo hemos visto en las campañas, la gente está deseando que se lo enseñemos y además hay mucho desconocimiento, algo que me sorprendió un poco.

Cierto, son muchos los temas que dar a conocer. El aumento de regulaciones de la UE, el IVA, el relevo generacional, nuevas medidas de gestión, como por ejemplo los cierres de áreas a la pesca de fondo... Este tipo de informaciones y su consiguiente toma de postura y declaración de intenciones, imagino que también tendrán cabida en Pesca España.

Sí, al final no dejamos de ser un actor más dentro del sector y evidentemente tenemos que tener nuestro posicionamiento en este tipo de situaciones y cuando así se nos requiera. No podemos ser ajenos a todo lo referente a esta industria y vamos a estar ahí, en donde nos reclamen y donde nosotros consideremos que tenemos que estar. Buscamos ser un punto de encuentro. Somos una Asociación de Organizaciones de Productores que tenemos completa interlocución directa con la Secretaría General de Pesca. Como te decía, somos un actor más dentro del sector.

¿Y se esperaba así de transparente al sector pesquero o se ha llevado una sorpresa?

Me he llevado la sorpresa de las ganas que tiene la gente de hacer cosas, de lo acogedor que es el sector, de lo rápido que te abre sus puertas. Es verdad que se dan cuenta que vienes a ayudar no a crear más problemas. Estamos todos en el mismo barco, nunca mejor dicho, y lo que tenemos que hacer es comunicar con honestidad.

Y estoy seguro que al final conseguiremos volver a enamorar al consumidor y ser lo que hemos sido siempre, un sector esencial que pone a disposición de la gente un

producto espectacular. Estamos gateando todavía, empezando, pero con muchas ganas de hacer cosas.

¿Cómo van a lograr sus propósitos, con qué medios cuentan?

Contamos con los recursos económicos del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). En esta comunicación en positivo, nuestra meta es acercar el sector al consumidor, comunicar lo que hace el sector, y lo primero que tenemos que hacer es llegar a ellos, y ¿cómo vamos a hacerlo? Lo principal es hablar su propio lenguaje, porque no es lo mismo hablar a mi abuela, que a mi madre, que a mis hijos. Vamos a emplear los canales que usan cada uno de nuestros públicos, vamos a hablarles en su lenguaje como estamos haciendo con las campañas y vídeos.

Algunos vídeos están muy orientados al público joven, pero también hemos hecho un vídeo para el sector; hemos realizado nuestro vídeo-manifiesto, que habla más de nuestras aspiraciones; o el vídeo de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada desde un lenguaje más corporativo.

Al final, la idea es llegar a todo el mundo, pero no de una forma uniforme, sino hablando a cada público en su lenguaje y a través de los canales que usa, de ahí que demos mucha importancia a las redes sociales, y también por supuesto al medio de comunicación más tradicional. Lo importante es llegar y no podemos hacerlo solo de una misma manera. A cada público con su lenguaje y con su medio. La idea es comunicar de modo sencillo y cercano, no podemos sofisticarlo mucho porque no llega bien el mensaje y nos rehuyen aún más.

¿Por qué “fuente de felicidad” forma parte del logo de Pesca España?

Cuando nosotros nos sentamos a diseñar la imagen de marca de Pesca España, pensamos ¿cuál va ser nuestro propósito? ¿Qué es lo que nos va a sustentar? Y nos dimos cuenta de varias cosas.

“Lo primero que pretendemos es ser punto de encuentro del sector”

Una de ellas es que el pescado proporciona felicidad. Como bien conoces a Garat, lo repite por activa o por pasiva. Está científicamente demostrado que el consumo de productos pesqueros estimula la presencia de serotoninas y endorfinas en nuestro cerebro, que son las causantes de esa sensación de felicidad.

Y luego también reflexionamos sobre la infinita variedad de los productos del mar, que muchas veces genera rechazo en el consumidor, un cierto temor a enfrentarse a algo desconocido. Y entonces pensamos en ser los que resolvamos todas las dudas del consumidor, los que les ayudemos a redescubrir. Derribar esa primera barrera que es el desconocimiento. Entendimos ese redescubrimiento, ese volver a aprender, en cierto modo, como una parte de ser más feliz, pues cuando uno aprende algo tiene una sensación de satisfacción. Y a su vez, esta sensación la asociamos con la felicidad que da el consumo de productos pesqueros, y de ahí lo de fuente de felicidad; la felicidad por el consumo de pescado y la que te da el aprendizaje y el descubrimiento.

¿Puede hacer un balance de la campaña promocional navideña “Llévate pescado”?

Cuando hicimos la campaña “Llévate pescado” lo que queríamos era llegar a un acuerdo con el consumidor, que nos cuente sus dudas sobre el pescado, su origen, sostenibilidad o cómo prepararlo, y nosotros resolverlas a cambio de que se lleve pescado. Por eso esa llamada de atención con el nombre de la campaña, de la que en la web forman parte los vídeos, consejos, informaciones y recomendaciones (cómo se elige el pes-

cado, cómo se prepara, descongela, cocina...). Iremos nutriendo la página con más consejos, recetas, vídeos e informaciones de utilidad.

Queremos que la gente llegue aquí y diga: ¡Ah, pues no tenía ni idea! Estamos muy contentos con la acogida que ha tenido la campaña. Ha sido espectacular, hemos alcanzado casi las 700.000 reproducciones de vídeos, que es una barbaridad para el poco tiempo que llevamos en activo. Y no solo es representativa esta cifra, sino también la interacción que hemos tenido. La gente ha participado mucho, ha opinado, ha preguntado. En ese sentido, estamos contentos.

Esta reacción nos refrenda un poco lo que siempre hemos dicho, pues al empezar esta maravillosa aventura con Pesca España hicimos una pequeña prospección en los consumidores para ver sus intereses y notamos que la gente nos decía que le encanta el pescado, pero luego no lo incorporan a su dieta en la misma proporción que refieren. Nos refrendaba eso, que la gente quiere saber más. Y nos anima todavía más a acercarlos este oficio, esta industria y conseguir ese re-enamoramiento. Es lo que vamos a seguir haciendo en las próximas campañas.

Creo que es el camino y los datos nos lo han refrendado. Aunque al final no lo miramos todo con el dato, en este caso, nos llena de optimismo y nos anima a seguir y que nuestros asociados y el sector vean que hay un interés, y que es un camino que yo creo no podemos abandonar.

Es completamente necesario volver a enganchar al consumidor, como nosotros decimos hay que re-enamorarlo

¿Qué se va a encontrar el usuario en la web de pescaespana.org?

Como todas las web estamos en construcción, es algo que nunca acaba. En esta primera versión, tenemos una explicación de quiénes somos y unas primeras informaciones sobre artes de pesca y sostenibilidad del sector entendida de forma global. Queremos empezar a hablar de todo lo que rodea al sector. Pero no solo eso, el usuario va encontrar recetas, recomendaciones de consumo, cómo consumir el pescado, cómo enfrentarse a los productos del mar...

Convertir la página en una gran enciclopedia, ser ese punto de referencia y consulta en el que el usuario encuentre información detallada de todo el sector en todos los ámbitos, desde el corporativo hasta el más lúdico. Nuestra aspiración es que acuda a Pesca España todo el que quiera informarse sobre la actividad de la industria pesquera y sobre los beneficios y propiedades de los pescados y mariscos. Tenemos una web con unos pocos meses de vida, pero va a ir creciendo poco a poco con más contenido.

¿Cuáles son las iniciativas y campañas previstas para 2023?

En 2023, vamos a seguir la misma línea. Tenemos todo un año por delante para materializar los proyectos. Vamos a realizar tres campañas, que no están definidas, pero sí avanzo sus temas. Uno es el relevo generacional, una de las preocupaciones del sector y que queremos abordar con una perspectiva más original de lo hecho hasta ahora para encontrar también ese enganche con nuestro público, con ese público que desee abrazar alguna profesión relacionada con el mar. Otra campaña estará centrada en nutrición y salud, que puede ser desde temas más gastronómicos hasta más científicos, ya veremos un poco por dónde tiramos.

La tercera temática es continuar con todo el tema de los mitos, desmitificar aquellos mitos que tanto daño hacen al sector. Un ejemplo de ello fue "De la gamba hasta la cabeza", la campaña que hicimos en Navidad con



las cabezas de las gambas. Lo que queremos es derribar mitos, que la gente, a través de información basada en hechos científicos y completamente contrastada, sepa que no es todo tan crudo como lo ponen, porque muchas veces parece que son informaciones malintencionadas que salen en los momentos que más daño van a hacer al sector.

Queremos anticiparnos y dar a la gente la información adecuada, como hicimos con las gambas, sin ningún tipo de problema, ni complejo, diciendo las cosas como son.

También queremos hacer un estudio un poco más amplio de percepción del consumidor, metiendo temas de trazabilidad. Y otro sobre los impactos socioeconómicos del sector, también centrado en temas de impacto sobre los territorios donde operamos para tener esa radiografía de la importancia del sector. Nunca se ha hecho algo tan amplio a nivel sectorial.

A todo esto añadir la comunicación más del día a día. Y ofrecer nuestra disponibilidad para los medios de comunicación, para ser lo que siempre hemos dicho, ser referentes, ser portavoces y para que nos tengan en cuenta a la hora de contrastar informaciones o pedirnos nuestra opinión sobre los temas que puedan afectar al sector.

Jornadas para dar a conocer los aspectos más laborales más importantes del sector pesquero

¿Entre las acciones más inmediatas que piensan desarrollar?

Pesca España tiene previsto continuar con las jornadas de difusión que inició en Vigo en relación con el cierre de áreas marinas vulnerables. Para este 2023, se van a poner en marcha las segundas jornadas en las que nos centraremos en la ratificación del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en dar a conocer todo el trabajo que hace el sector a nivel laboral, que es ejemplar. España es puntera, no solo a nivel de producción, sino también en las condiciones laborales que tienen los tripulantes y todos los que trabajan en este sector. Algo que yo creo que también es importante poner en valor.

Así en cuatro palabras, porque ya nos ha ido ofreciendo pinceladas, ¿qué beneficios supone para el sector Pesca España?

Lo primero de todo es ser punto de encuentro. Es poner en valor el trabajo del sector y los beneficios y propiedades del consumo de pescados y mariscos. Y es sobre todo ayudar a la gente a ser más feliz. No dejamos de ser fuente de felicidad, pero lo que queremos por encima de todo es re-enamorar, que la gente vuelva a enganchar-

“Buscamos ser ese referente educacional al que acudir, ayudar a la gente a descubrir al sector, dar a conocer los distintos beneficios que tiene el pescado”

se, que vuelva a ver los productos del mar como una fuente de felicidad, de salud y de sostenibilidad. Y la clave del éxito de esto es comunicar de modo personalizado porque muchas veces comunicamos desde lo que nosotros pensamos que es comunicable o noticiable, pero pocas veces nos ponemos en el lugar del consumidor o del público al que nos dirigimos. Éste ha sido nuestro mantra principal a la hora de comunicar.

Somos sector, evidentemente, y hemos descubierto que la gente, el consumidor, quiere saber más del sector y de nuestros productos porque así nos lo ha dicho. Quiere saber más y lo que tenemos que hacer es comunicar en positivo.

Una notable representación de la pesca española

Pesca España está ahora compuesta por nueve organizaciones de productores. En su fundación, estaba integrada por estas seis organizaciones: la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC), la Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlúcidos, Cefalópodos y Especies Varias (OPP-3 de ARVI), la Organización de Productores Pesqueros del Puerto de Burela (OPP-7), la Organización de Productores Pesqueros del Puerto de Ceiro (OPP-77), la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de A Coruña (OPP-13) y la Organización de Productores Pesqueros OPMallorcaMar (OPP-58).

Y en enero se han incorporado tres nuevos miembros. Son OPPAO, Organización de Productores de Ondarroa; la Organización de Productores Armadores Punta del Moral; y Asopesca, a través de la Organización de Productores de Pescadores de Almería. Entre todos lograremos poner en valor los productos del mar y defender la pesca por su valor nacional como motor económico y como fuente de salud y felicidad.

Estamos abiertos a que todas las organizaciones de productores que así lo deseen puedan formar parte de Pesca España, que yo creo que es una iniciativa especial y que nos tiene que llenar de orgullo a todos porque lo que queremos es que la gente vuelva a consumir pescados y mariscos. Que la gente se re-enamore, ese es el mantra que vamos a repetir. 

El sector pesquero se reafirma en la imposibilidad de acometer el plan de Oceana

La pesca depende totalmente de los combustibles fósiles. “Es uno de los principales gastos en los que incurre el sector pesquero, lo que tiene un impacto en la rentabilidad y la viabilidad del negocio”, indicó en la presentación Vera Coelho, directora de políticas y comunicación de Oceana en Europa. Coelho recordó que la sostenibilidad de la flota, tanto desde el punto de vista de la disponibilidad de los recursos como desde la perspectiva de la rentabilidad, pasa por reducir el consumo de combustible. “Y si el objetivo es reducir combustible, deberemos empezar por las flotas más intensivas en consumos”, dijo con relación al arrastre. Al mismo tiempo, la ONG urge la “prohibición total de las pesquerías destructivas” en las zonas donde se sabe que existen hábitats de carbono azul-carbono secuestrado en el lecho marino- que se libera tras el paso de la red y sobre lo que es necesario contar con mayores conocimientos científicos, reconoce el informe.

Por su parte el sector pesquero, representado por la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), califica de absurdo e impreciso el documento “Una vía para la descarbonización del sector pesquero en 2050”, hecho público por Oceana. A juicio de los pescadores, el informe demuestra, una vez más, su “profundo” desconocimiento sobre la realidad de un sector altamente complejo, tanto desde un punto de vista social como económico, y alerta sobre las consecuencias que puede tener en los ciudadanos europeos la progresiva radicalización medioambientalista de este tipo de grupos, presentes en las instituciones europeas y cuyo único objetivo, en el caso de la pesca, apunta, es la erradicación de la actividad



Ioán López, de EBFA, y Javier Garat, de Cepesca.

El sector pesquero recuerda que lleva años trabajando e implantando nuevas tecnologías para la optimización energética de su actividad

pesquera europea. En este sentido, el sector manifiesta que la pesca es una actividad global y que un debilitamiento progresivo de la capacidad y potencial pesquero europeo va a provocar que el pescado se convierta en un alimento de lujo para grupos privilegiados de población y dejará en manos de países terceros, básicamente asiáticos, el abastecimiento de esta proteína para el resto de la población, proveniente, curiosamente, de pesquerías no controladas y al margen de cualquier tipo de regulación, tanto medioambiental como social.

A juicio del sector, el informe presentado lejos de defender el reto de la descarbonización de la flota pesquera europea con rigor y apostando por el asesoramiento de expertos y científicos, hace un planteamiento simplista, generalizando la realidad de

esta actividad y sin tener en cuenta el trabajo, los esfuerzos y los logros que el propio sector pesquero ya ha conseguido en este ámbito. Además, y según el sector, el documento refleja claramente su estrategia, “en la que lleva invirtiendo varios millones de euros en los últimos años”, de demonizar a artes de pesca como el arrastre de fondo y de “vender” las bondades de las Áreas Marinas Protegidas (AMP).

Según Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, “Europa es un proyecto de convivencia que se cara teriza por dar cabida a multitud de sensibilidades, pero para conseguirlo es necesario, al margen del sentido común, inteligencia y conocimiento. Por lo tanto – agrega Garat–, confiamos en el poco

peso que planteamientos como los expuestos en este documento deben de tener en cuenta.

Justo al poco que la Comisión Europea revele cuál es su estrategia para que la flota pesquera europea afronte la transición energética y reduzca su dependencia de los combustibles fósiles, a finales de este mismo mes, la ONG Oceana ha dado a conocer cuáles son sus propuestas. Y apunta, una vez más, a la flota arrastrera porque “las artes de pesca activas que entran en contacto con el fondo, como el arrastre de fondo, son las que más combustible consumen por kilo de pescado desembarcado”. La organización, que ha presentado en Bruselas el informe “El camino para descarbonizar el sector pesquero de la UE para 2050”, incide en la idea de que si la flota quiere cumplir con el objetivo de reducir un 30% las emisiones de CO2 en el horizonte 2030 y alcanzar la neutralidad climática en 2050, los dos pilares del Pacto Verde de la CE, debe afrontar su particular transición en lo referido cómo, dónde y con qué buques pesca. El futuro a largo plazo depende de ello, subraya la ONG, tanto por el interés del sector pesquero en poder pescar recursos en abundancia en ecosistemas sanos, como desde el punto de vista de la rentabilidad económica de su actividad. Una rentabilidad que el incremento de precios experimentado en el último año ha puesto en entredicho.

“La pesca depende totalmente de los combustibles fósiles. Es uno de los principales gastos en los que incurre el sector pesquero, lo que tiene un impacto en la rentabilidad y la viabilidad del negocio”

“Hemos identificado que los pescadores son conscientes de la importancia de la descarbonización. Dependen de los combustibles externos y el incremento de los precios está poniendo contra las cuerdas al sector”,

“La flota ha disminuido igualmente una media del 59 % la potencia de los motores y las emisiones a la mitad y ha crecido en la aplicación de una eficiencia energética”

indicó por su parte François Bastardie, de Alma Maris Consulting, y responsable de informe. “Debemos identificar soluciones win-win para el sector y buscar alternativas a las modalidades más dañinas, que son las menos eficientes y rentables”, apuntó el autor del estudio.

El informe impulsado por la ONG plantea medidas distribuidas en cuatro ejes de actuación. Así, en primer lugar propone aprovechar y mejorar soluciones existentes en el mercado dirigidas a lograr aparejos de pesca reduzcan el consumo de energía. “El arrastre de fondo es la técnica menos eficiente a día de hoy: son necesarios 11 litros de combustible para producir un kilo de gambas del Mediterráneo”, indicó el autor del informe.

Piden cambiar artes

La segunda línea de acción, pensando en el largo plazo, pasa por readaptar buques y “cambiar técnicas de pesca”. En tercer lugar, el documento señala la necesidad de avanzar en la utilización de nuevas fuentes de propulsión alternativas, como la eléctrica en el caso de la flota de pequeña escala, o combustibles ecológicos, como gas LNG o hidrógeno verde. En cuarto lugar, y clave en la estrategia planteada por Oceana, el informe reclama “acción política” para impulsar la transición.

Así, y según manifiesta el sector a modo de ejemplo, las gráficas de consumos por litro sólo pueden ser calificadas como “absurdas” invalidando cualquier desarrollo posterior

porque las pesquerías son muy especializadas y cada una va dirigida a especies determinadas en caladeros específicos, con rendimientos diferentes y técnicas de pesca concretas. Por lo tanto, apunta el sector, carece de sentido tratar de compararlas directamente desde un único punto de vista.

Por otra parte, se recuerda que “ya ha reducido ostensiblemente sus emisiones desde 1990, como publicó en un documento sobre la descarbonización de la flota. De hecho, y según los datos analizados y comunicados por la UE desde la firma del Acuerdo de Kioto de 1992, el sector ha reducido casi a la mitad las emisiones de gases de efecto invernadero frente a las de 1990, año base para los acuerdos sobre el cambio climático”.

La flota ha disminuido igualmente una media del 59 % la potencia de los motores en comparación con ese mismo año y las nuevas tecnologías aplicadas han permitido un crecimiento continuo de su eficiencia energética (ratio proporcional del combustible utilizado para realizar sus capturas). Además, el sector también apunta la reducción permanente de la flota europea, que actualmente tiene operativos 65.000 buques (75 % con menos de 12 metros), frente a 81.600 en 2018 y 103.800 en 1996. En este sentido, llama la atención sobre un hecho lógico que el informe de Oceana convierte en ataque: la flota pesquera española es la más consumidora de combustible puesto que es la más importante del conjunto de la UE, tanto en términos

de capacidad (GTs) como de capturas. Al margen de esta realidad, se lamentan que el informe no tenga en cuenta que lleva años trabajando e implantando nuevas tecnologías para la optimización energética de su actividad tanto en lo que se refiere al diseño y materiales de los aparejos de pesca, como para la digitalización de procesos como, por ejemplo, el uso de Inteligencia Artificial (IA) para mejorar la planificación de rutas que permite ahorros de combustible de hasta un 8 %, y en un porcentaje similar el de emisiones de CO2 a la atmósfera. El sector cree que estas mejoras, nacidas a instancias de los propios pescadores, podrían ser el punto de partida para abordar una transformación energética de la actividad pesquera frente a planteamientos alejados de la realidad. 🌊



La flota pesquera lleva reduciendo sus emisiones desde 1990.

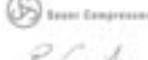
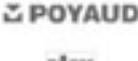


ARGOS



-  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 COLABORADOR
    	    	
Muelle de Reparaciones de Bouzas, 12 36208 Vigo (Spain) Teléfono: + 34 986238767 www.coterena.es		

Alicia Villauriz se despide de la Secretaría de Pesca y le sustituye Isabel Artime

Isabel Artime García (Luanco, 1966) ha relevado a Alicia Villauriz al frente de la Secretaría General de Pesca. Su puesto en la dirección general de Pesca Sostenible será ocupado por Mónica Corrales, hasta ahora subdirectora general de Asuntos Jurídicos y Gobernanza Internacional Pesquera. Villauriz, abandonó su cargo para iniciar una nueva andadura como consejera de Agricultura, Pesca y Alimentación en la Embajada de España en Londres. Villauriz ha asegurado que el impulso de una pesca sostenible es «una herramienta fundamental» para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030 y ha animado a seguir luchando de manera decidida, a nivel internacional, para erradicar la pesca ilegal y la sobreexplotación de los océanos.

Alicia Villauriz no sigue al frente de la secretaria general de Pesca tomando posesión como consejera de Agricultura, Pesca y Alimentación en Londres y le sustituye Isabel Artime con lo que se confirma así la apuesta que se venía haciendo en el sector desde el momento que trascendió que la coruñesa había sido designada consejera de Agricultura, Pesca y Alimentación en la Embajada de España en Londres: que a estas alturas de la legislatura el Gobierno optaría por elegir al sucesor entre el propio equipo. Y los dos directores generales, la de Pesca Sostenible, Isabel Artime, y el de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias, eran los mejor posicionados para ponerse a los mandos de los asuntos pesqueros.

Al frente de la Dirección General de Pesca Sostenible que llevaba la asturiana se pondrá Mónica Corrales, hasta ahora subdirectora general de Asuntos Jurídicos y Gobernanza Internacional Pesquera. Curiosamente, en ese mismo puesto estuvo la propia Artime durante once años, hasta el 2012, año en el que se fue

“En materia de gestión pesquera es necesario contar con el mejor conocimiento científico disponible”

como consejera a la Embajada de España en Washington D.C. para Estados Unidos y Canadá. Así hizo un pequeño balance de los últimos cuatro años y medio en la que fue su segunda etapa en el cargo tras la ejercida durante el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. “Creo que he hecho, también el resto del equipo, un trabajo al que hemos dedicado el 100% de nuestro tiempo”, destaca.

Lo primero que apuntaba Villauriz es que su salida se ha planteado como “un relevo con el acuerdo de todos” ante la opción de la plaza de Londres. “A veces la vida te conduce a este tipo de situaciones”, zanja. Aunque todavía no es oficial, se espera que la per-

sona que la sustituya sea uno o bien el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Ignacio Gandarias, o la directora general de Pesca Sostenible, Isabel Artime. “Será una persona solvente y con conocimiento”, asegura la gallega, que recuerda que “es un puesto complicado” y que “es una cuestión que tiene que descubrir el ministro”, Luis Planas.

“Creo que hemos hecho avances y pusimos soluciones a los desafíos que se han ido planteando”, señaló la todavía secretaria general sobre su trabajo desde el nombramiento en junio de 2018, incluyendo las “cuestiones con las que nadie contaba” como el impacto de la pandemia.

A su juicio, “el sector puede ser más rentable económicamente y más sostenible”, sobre todo en el caso del arrastre, para el que Villauriz augura “futuro” pese a las arremetidas de la Comisión Europea contra la actividad. “No hay más que analizarlo desde todos los puntos de vista, a nivel de abastecimiento al mercado, en términos de generación de riqueza... Se debe considerar al arrastre de la manera proporcional”, resume. De hecho, recuerda que es una forma de pescar que “aporta riqueza” y que es importante si se realiza “de forma regulada y equilibrada”.

Sobre la demanda presentada contra el veto de los 87 caladeros vedados para la pesca de fondo, la coruñesa cree que cuentan con una “argumentación sólida” e insiste en que la medida aplicada por Bruselas “es desproporcio-



Isabel Artime se hace cargo de la Secretaria de Pesca en sustitución de Alicia Villauriz.

nada sobre un tipo de arte que no tiene efectos sobre los ecosistemas marinos” como es el palangre de fondo.

“Esperamos que se pueda revertir lo antes posible”, recalca. 🌊

OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1825

FOR ALL YOUR ROPE NEEDS



El cierre a la pesca de fondo deja una importante bajada en la facturación

La flota de Gran Sol ha vivido su peor enero en cuanto a las capturas en 17 años, al tiempo que las ventas en las lonjas que comercializan especies como la merluza, rape y gallo, las que más facturación dejan cada año, descendieron al nivel más bajo de la última década.

El cierre a la pesca de fondo impuesto desde por el equipo del comisario europeo de Pesca y Asuntos Marítimos, Virginijus Sinkevicius, deja un importante impacto socioeconómico cuyas repercusiones se conocerán mejor en el tiempo. Sector y administraciones pronto hicieron saber las implicaciones de una decisión así, que supondría dar un vuelco a la actividad del palangre de fondo, obligado a cambiar de caladero, y forzando una mayor interacción con el arrastre, menos impactado, pero que también lo está sufriendo.

De acuerdo a los datos de la Plataforma Tecnológica de Pesca, desde que se aplicó la normativa y hasta el 31 de enero, la venta de merluza, rape y gallo en las principales lonjas gallegas que comercializan capturas de Gran Sol –Vigo, A Coruña, Celeiro y Burela– dejó 46 millones de euros, un descenso del 10%, mismo porcentaje en cuanto a la cantidad al llegar 8.589 toneladas, 2.100 menos que en el mismo período del año anterior



El palangre gallego está sufriendo una reducción de facturación alarmante. Fotos Jose Pino.

En los 22 días de octubre que se vivieron con la aplicación del acto de ejecución de la Comisión, las descargas de merluza, rape y gallo en las lonjas de Galicia se desplomaron un 22,3%, aunque resistieron las ventas gracias a los precios elevados.

No sucedió lo mismo en noviembre, primer mes completo con la norma: se vendieron 2.091 toneladas, un 32,42%

menos, por 11,7 millones, un 14,2% inferior al mismo mes del año anterior.

El impacto económico continuó en diciembre, el mes decisivo para que el sector mejorase sus cuentas por la Navidad. Pese al esfuerzo en buscar capturas –se igualó prácticamente las cifras de un año antes con 2.731 toneladas–, las ventas se desplomaron un 22,3%, hasta los 14,1 millones de euros.

Desde que se aplicó la normativa hasta el 31 de enero el descenso en descargas alcanza un 10 %

Malos tiempos

A la espera de lo que deparará en los próximos meses la aplicación del Plan de Acción, la flota gransolera continúa con su vía crucis en este inicio de año. Aunque se perdieron días por mal tiempo, en especial en la segunda mitad del mes, los barcos faenaron y cumplieron en un mes



La flota de arrastre también es objeto de restricciones

bueno en ventas. Aunque los precios mantuvieron el tirón navideño, la caída de capturas hizo mella.

En concreto, y con las restricciones, los buques lograron traer de Gran Sol 2.168 toneladas, casi un cuarto menos que en el comienzo del año pasado,



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

Veto a la pesca de fondo

que se vendieron por un total de 11,7 millones de euros.

Hay que remontarse a 2007 para ver unas capturas inferiores –entonces fueron 1.816– y a 2012 para una facturación más baja –9,01 millones–, aunque en aquella ocasión la merluza no llegó ni a los 3 euros el kilo de media, cuando habitualmente alcanza los 4.

“Los armadores dicen que van pescando menos”, explica el gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), Hugo González, “aunque también hay que tener en cuenta el mal tiempo la baja de unidades”. En un año, la flota gran-solera de Vigo perdió tres arrastreros: se vendieron el Río Mau y el Sanamedio y se hundió en verano el Piedras. “Al final son unas 30 descargas al año por barco cada uno que se pierden”, recuerda.

Tallas más pequeñas

Una de las consecuencias de la aplicación del veto a la pesca de fondo en 87 caladeros, incluidas grandes áreas en Gran Sol, fue el desplazamiento de flota. Los palangreros de fondo fueron los más afectados y tuvieron que pescar en otras zonas, lo que, además de suponer una interacción mayor con el arrastre –sus líneas con anzuelo son kilométricas y se pueden ver cercenadas por el paso de un arrastrero–, afecta de lleno a sus capturas.

Las especies que encuentran a menos profundidad que la que habitualmente pescaban no son iguales. En Celeiro, uno de los puertos de referencia para los palangreros de fondo, la merluza se llegó a vender a menos de dos euros el kilo, cuando la media del pasado año fue de 4,2 euros. ¿El motivo? Lo que dicen es que se encuentran peces más pequeños que los que habitualmente se encontraban antes. “Y vale menos”, comenta un armador.

Desaparición del palangre

No en vano, los investigadores del departamento de Economía Aplicada de la Universidade de Santiago (USC) conclu-

yeron en un informe publicado a finales del pasado año que la medida de Bruselas “hará desaparecer el palangre”. “La aplicación del reglamento convierte en inviable una de las flotas que mejor estaban funcionando”, resumieron entonces con datos de la OPP7 de Lugo, que reflejaban que en los primeros 50 días sus capturas cayeron un 30%.

Esto hace que la flota palangrera europea no sea viable en ninguno de los escenarios del veto de las 87 zonas, pese a no tener impacto sobre el fondo marino. No obstante, es la flota más afectada por la prohibición aprobada por la Comisión EU y vigente desde el 9 de octubre.

Demanda

La Organización de Productores Pesqueros del Puerto de Burela y la Universidad de Santiago de Compostela expusieron en el «Comité de Diálogo Social Sectorial de la Pesca» el impacto socioeconómico del Reglamento que prohíbe la pesca en 87 áreas, demostrando que se aprobó sin un estudio previo de impacto social.

El «Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima» es un organismo asesor de la Comisión Europea para la parte social de la pesca en la que participan las organizaciones más importantes y representativas de los trabajadores y empresarios del sector pesquero, que analiza diferentes asuntos relativos al ámbito social y al impacto socio económico en la pesca.

Las principales capturas de sus flotas están dirigidas a la merluza, especie demersal que no es de aguas profundas, pero que han resultado ser las más perjudicadas por este Reglamento de ejecución, principalmente porque se ha decretado el cierre general de zonas sin tener en cuenta el impacto de cada arte de

pesca en el fondo marino; un impacto que este tipo de palangre no provoca.

En su intervención conjunta con la OPP de Burela, el profesor Gonzalo Rodríguez, coordinador del grupo de investigación de economía pesquera y recursos naturales de la Universidad de Santiago de Compostela, sentenció que «las flotas palangreras de fondo en aguas europeas no serán viables con los cierres generales decretados en este reglamento de ejecución». Rodríguez, coordinador de las «Tablas input-output de la pesca y conserva de Galicia» (TIOPC-19), explicó cómo se estudiaron diferentes escenarios siguiendo el criterio de prudencia y una metodología del Sistema Europeo de Cuentas, homologada a nivel internacional.

Impacto indirecto

En cuanto a su impacto indirecto, estas pérdidas de la flota palangrera provocarán una reducción en las empresas auxiliares y proveedoras, que también verán reducida su facturación hasta en 17,5 millones de euros, con inevitables consecuencias en sus puestos de trabajo en tierra.

Por lo tanto, estima que los efectos de la aplicación de este Reglamento generarán un declive económico y social irreversible para esta flota tan especializada y vulnerable, afectando a todo el sector pesquero y a la economía de Galicia en general, debido al claro efecto multiplicador que tiene la Pesca, con interrelación en 64 de los 81 subsectores económicos identificados en Galicia, cuestión más grave en las zonas más alejadas de los núcleos industriales y muy dependientes de la pesca. 

El Plan de Acción sugiere a la flota apostar por la diversificación y la innovación

Fuentes del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) han explicado que el informe sobre las áreas en las que hay o puede haber ecosistemas marinos vulnerables en aguas de la Unión Europea se publicará el 18 de abril. Confirman así el retraso en la fecha de divulgación de un documento llamado a servir de base al Ejecutivo comunitario para revisar las 87 vedas decretadas en septiembre pasado a lo largo del cantil de cuatro Estados miembros: España, Portugal, Francia e Irlanda.

El informe, previsto en principio para mediados de diciembre, fue pospuesto a finales de enero y ahora ha sufrido un nuevo retraso, con lo que el sector pesquero afectado prácticamente descarta una corrección del acto de ejecución que, según cálculos de los expertos en Economía Pesquera de la Universidad de Santiago, cuesta 150.000 euros a cada palangrero de fondo que faena en Gran Sol.

Por otro lado la Comisión Europea presenta esta iniciativa para la conservación de los recursos pesqueros y protección de los ecosistemas marinos enmarcada en la Estrategia de Biodiversidad. Con ello, Bruselas anuncia que vetará el arrastre en las áreas marinas protegidas (MPA, por sus siglas en inglés) de forma gradual hasta 2030, lo que se extenderá al 30% de las aguas comunitarias. Esta es la principal realidad que recoge el Plan de Acción. El equipo dirigido por el comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevicius adelanta así el futuro que proyecta para las flotas y regiones europeas afectadas. Según reconoce la Comisión en el texto, los nuevos vetos tendrán “repercusiones sociales y económicas en determinados operadores y co-



Las flotas de Burela y Celeiro son las más castigadas por el veto.

munidades” costeras, tanto a corto como a largo plazo. Y la receta que proponen para ponerle remedio pasa por la “diversificación e innovación” a través de un “mejor uso” de las ayudas de la UE.

Si el apartado dos del citado plan es el que recoge las acciones “hacia prácticas pesqueras más sostenibles” (con los cierres para proteger fondos marinos o para evitar pescar ciertas especies accidentalmente), otro de los apartados versa sobre el “garantizar una transición justa y equitativa para todos”. Así, Bruselas explica primero que “conservar y proteger mejor las especies y hábitats marinos tiene claros beneficios para la sociedad y la economía y, en particular, para las comunidades pesqueras y costeras que dependen más directamente de unos ecosistemas marinos sanos para su subsistencia”. Sin embargo, inmediatamente después señala que “la eliminación gradual de la pesca de fondo en todas las MPA (...) tendrá repercusiones sociales y económicas”.

Un impacto que, añaden, será “más significativos en las comunidades dependientes de la pesca”, como puede ser Galicia. No obstante, no puede pasar desapercibido que la prohibición progresiva del arrastre en las áreas marinas protegidas trata de justificarse con la mitigación de la pesca accidental de especies sensibles como tortugas, aves o cetáceos. La propia responsable de la DG Mare (dirección general de Asuntos Marítimos y Pesca de la UE), Charlina Vitcheva, reconoció que la Comisión Europea tenía “que lidiar con especies sensibles y la captura no intencionada de estas”, apuntando a la necesidad de “limitar el daño, porque es inintencionado, a partir de la selectividad y de medidas técnicas”. Ahora, los científicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en inglés) piden vedas temporales para la pesca, especialmente la del arrastre, para así reducir la captura accidental de delfines tanto en el Golfo de Vizcaya como en la costa ibérica.

Veto a la pesca de fondo

A través de la aplicación de fondos, “esta transición podría tender puentes con otros sectores de la economía azul”, señala, que apunta que el sector puede dedicarse a otras cosas como la producción de algas, la acuicultura sostenible, el turismo marítimo o incluso para recuperar y recoger la basura y las artes de pesca perdidas

Acciones

Así, apela a los países a “adoptar medidas urgentes para fomentar la asignación de fondos suficientes” para “fomentar técnicas de pesca menos perjudiciales” que el arrastre.

Por su parte, la Comisión Europea facilitará el “acceso a las oportunidades de financiación”, para lo que celebrará previsiblemente este año una conferencia con los Estados miembro para explicarles cómo aplicarlo. Además, seguirá con su plan para “descarbonizar el sector pesquero” y propone “poner en marcha subvenciones” del Fondo europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (Fempa) “por valor de más de 7 millones de euros para apoyar proyectos que contribuyan al desarrollo de la próxima generación de competencias azules y ofrezcan oportunidades para carreras marítimas atractivas y sostenibles”.

Un impacto económico global de un mínimo de 870 millones

La filtración del borrador del Plan de Acción ha causado “preocupación” en la Alianza Europea de Pesca de Fondo (EBFA, en inglés). La organización, que preside el vigués Iván López, cree que la comunicación de la Comisión Europea “viene a ser otro clavo en el ataúd de la pesca de fondo en Europa” que se suma a las 87 vedas establecidas el pasado 9 de octubre, al efecto del Brexit o a la futura Ley de Restauración de la Naturaleza.



El impacto económico sobre los palangreros es notable en los últimos meses.

En una misiva enviada al comisario Virginijus Sinkevicius, la EBFA no critica la expansión de las áreas marinas protegidas, pero sí que se prohíba pescar en ellas, lo que consideran “desproporcionado, injustificado, sin base científica y contrario a los compromisos internacionales”.

De proceder con el texto, la EBFA avisa las pérdidas serán millonarias, toda vez que los buques de la UE desembarcaron 124.103 toneladas de pescado procedente de las áreas marinas protegidas (datos de la propia Comisión de 2019), por lo que prohibirlo solo en el 10% actual “puede causar un impacto económico global de alrededor de 870 millones de euros al año”, además de 8.700 familias afectadas. Los primeros datos que se tienen es que en Vigo, la lonja número 1, desde octubre, con el cierre de las 87 zonas, el movimiento de capturas bajó el 20 por ciento. Las principales especies en Vigo son rape y gallo. Tiene impacto económico y social. Se ha decretado el cierre de 87 áreas porque podrían afectar a espacios marinos vulnerables al palangre de fondo y volante, porque el arrastre ya estaba ex-

cluido. Pese a las negativas repercusiones para el sector la directora de DG Mare ni ha contado con el sector afectado antes de poner en marcha el Plan de Acción para cerrar más zonas, donde el objetivo es cerrar el 30 por ciento de las aguas comunitarias. Ni siquiera ese cierre se ha consensuado con el sector ni se tienen en cuenta los impactos económicos y social. Y sobre todo siguen en la tarea de demonización del arrastre cuando este arte de pesca supone 300.000 toneladas en España.

Especialmente en Galicia es muy importante la pesca al arrastre con especies como gallo, rape, cigala, langostino, si nos vetan el arrastre en el 30 por ciento de las aguas comunitarias, señores, cerramos el kiosco, desguazamos y que la gente se busque otro empleo.

La Xunta –parte coadyuvante en el recurso presentado por la Organización de Productores Pesqueros de Burela (OPP-7)– defiende tanto la suspensión temporal de la aplicación de esta prohibición como su anulación definitiva. 🌊

“Actúan sin atender las negativas repercusiones que causan sus medidas”

Javier Touza, presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), consejero de la Autoridad Portuaria y vicepresidente de la Confederación de Empresarios y la Cámara de Comercio critica las trabas crecientes de Europa a la pesca de arrastre con el cierre de 87 zonas y la amenaza real de incrementar hasta el 30% de las aguas. La situación es preocupante. El principal comentario entre los armadores es que esta actividad no tiene futuro, se está mandando desde Bruselas un mensaje muy negativo, poco esperanzador, se está hablando de desguaces. Tene-

mos que revertir esta situación cuanto antes, la Política Común de Pesca de 2013 debe ser actualizada, pero hay reticencias en la Comisión Europea de actualizar esa normativa. Es muy positivo que no solo las distintas asociaciones pesqueras gallegas y españolas vayamos de la mano de los eurodiputados que tienen un importante peso en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo: es imprescindible revertir el Pacto Verde europeo, en el sentido de que solo los aspectos medioambientales son prioritarios respecto de la sostenibilidad económica y social. Creo que de ahí deri-

«Esta estrategia tiene connotaciones muy ecologistas por parte de las instituciones que dictan las normas»

van la mayoría de los problemas. A la hora de abordar una medida que pueda tener un impacto como el cierre de 87 áreas lo primero es hacer estudios científicos actualizados y de impacto. Normalmente solemos centrar las críticas sobre personas específicas, llámese comisario o directora de DG Mare. Creo que es una estrategia que tiene unas connotaciones muy ecologistas por parte de aquellas instituciones que están dictando normas que afectan directamente a la pesca.

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- 943195122

naberan@naberan.com

NGOM & FRERES

17100 DAKAR
[SENEGAL]

TEL: +22- 1338424020

ngfdepc@gmail.com

Entrevista a José María Gallart presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape)

«El afán de Sinkevicius es destruir la pesca de arrastre del sector español»

Texto: Juan Manuel Moreno

Europa Azul ha hablado con el presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape), José María Gallart, para conocer las expectativas del sector de cara a 2023 y para analizar las grandes amenazas y retos de la pesca en el sur de España. El nuevo año se presenta lleno de adversidades y restricciones de cuotas, con la flota de arrastre contra las cuerdas y la flota de cerco pendiente de la siempre complicada renovación del acuerdo con Marruecos en el horizonte. Una vez más, desde la patronal andaluza se exige que la gestión de la pesca de Bruselas sea equilibrada y que, junto al pilar medioambiental, asegure la parcela socioeconómica y la actividad sea viable para un sector que solo en Andalucía implica a 1.400 buques y genera hasta 50.000 empleos según datos de Faape.



Para Gallart el año 2023 va a ser más complicado que el 2022

¿Cómo resume el año 2022 desde los intereses del sector pesquero andaluz?

El año 2022 ha sido muy complicado porque ya veníamos arrastrando el problema del Covid-19, que no se había terminado de solucionar, y ahora también con el contexto de la guerra de Ucrania y sus efectos económicos, junto con la aplicación de las políticas comunitarias en el Mediterráneo y en el Golfo de Cádiz, son factores que han hecho de 2022 un año muy muy muy difícil. El sector lo ha podido llevar porque somos un sector que nos adaptamos mucho a las dificultades pero la verdad es que ha sido un año muy negativo.

«España debe encabezar un movimiento contra las políticas del comisario Sinkevicius»

Y con este historial y el contexto mencionado, ¿qué expectativas hay para 2023?

No son buenas porque lo que se aprobó en diciembre son más recortes para el Mediterráneo, como también lo es lo aprobado respecto a los fondos marinos vulnerables, y también teniendo en cuenta los TAC y la cuota de cigala para el Golfo de Cádiz, que también son muy restrictivos... 2023 va a ser un año bastante más complicado que el 2022.

¿Cómo van a afectar a la flota esta nuevas restricciones?

En el Mediterráneo tendremos una nueva reducción de días, la flota ya está en una

media de 140 días, lo que supone que la rentabilidad baje en el 60% de la flota. Y en el Golfo de Cádiz, con el tema de la cigala y las restricciones de los fondos vulnerables, pues también más de un 40% de la flota de arrastre se va a ver perjudicada.

¿Cuál puede ser el impacto en términos de empleo?

De momento mantenemos los empleos porque las embarcaciones siguen en activo, pero estamos observando como la gente va dejando el sector del mar en cuanto les sale un trabajo en tierra. Prevemos que este año puede haber un descenso del 30% de la población activa en trabajos directos de la marinería.

De otro lado, el relevo generacional es un problema que arrastramos desde hace mucho tiempo, que además se está agravando en los últimos años debido a las políticas del comisario Sinkevicius. Se trata de políticas ambientales que no están teniendo en cuenta el factor socioeconómico. Entonces, lógicamente, el relevo generacional está estancado. Las escuelas náutico-pesqueras tienen gente haciendo formación pero luego se derivan a otras actividades y la verdad es que el futuro es bastante negro.

Planas hizo un balance general positivo de los acuerdos de diciembre, ¿qué le pareció?

Pues que no pensaba en Andalucía ni tampoco en el sector gallego cuando hizo esas declaraciones. Entendemos que dentro del discurso político el ministro tenga que decir algo positivo, pero la verdad es que los

«El caladero ha mejorado después de cumplir un plan que cumple tres años»

Gallart muestra su hartazgo hacia las restricciones a la flota andaluza en el caladero mediterráneo. “El sector ya está en unos límites inaguantables. La media es de 140 días, también hay barcos que están en 160-170, pero el 60% de la flota de arrastre va a tener muchísimos problemas en 2023 para mantener la actividad en el Mediterráneo. Al plan anual del arrastre le queda un año de vigencia, donde habrá un 10% más de recortes porque el comisario pretende llegar al 40%, que el reglamento indicaba como máximo, no como obligatorio. Pero el afán de Sinkevicius es destruir la pesca de arrastre del sector español”.

Y es que son tres años de este plan con una evolución del caladero, “El caladero ha mejorado porque ya los informes científicos lo están demostrando. En la última reunión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, que fue en diciembre, los datos hablaban de poblaciones que están ya dentro del límite máximo sostenible”.

resultados de Bruselas no fueron buenos para nadie, salvo algunas cuotas del Cantábrico noroeste.

Desde la Junta de Andalucía se ha aludido a los días de reserva, los mecanismos de flexibilidad o a un nuevo plan de gestión como posibles herramientas para paliar la situación actual. ¿Serían eficaces esas medidas?

Los mecanismos de flexibilidad son plenamente insuficientes. El reglamento que hay, no obstante, es válido siempre y cuando se lleve a efectos desde un punto de vista pesquero y no desde un punto de vista político y ambiental. El stock se está recuperando, hay que evaluar los tres años de reglamento en vigor, y lógicamente en diciembre debimos haber tenido un impasse y no más recortes, que es lo que hemos tenido. La principal solución sería que el comisario hiciera una política pesquera de verdad o que se vaya.

En cuanto a los días de reserva es una opción que no soluciona, repartir miseria es más miseria. El recorte es bru-

tal, la verdad es que no podemos jugar con los días que haya de reserva porque no es ninguna solución. La solución pasaba por que este año no hubiera habido recortes y por medidas pesqueras, no políticas.

Ahora también le ha tocado el turno a la gamba roja.

España ha recurrido ante la justicia europea el plan de Bruselas, que está en fase de tramitación. Esto es un claro ejemplo de lo que decimos de los informes científicos. El CSIC ha presentado unos informes donde dice que la gamba roja está dentro de unos niveles óptimos de captura y, sin embargo, el comisario dice que está en un estado crítico. Esto es un ejemplo claro de la disparidad entre los criterios científicos de la Comisión con el organismo internacional del Mediterráneo. Es absurdo el TAC que pusieron a la gamba roja porque es la única especie en Europa que tiene dos regímenes de gestión pesquera, el esfuerzo pesquero por día y el TAC.

Esto no existe en ningún caladero europeo. Es un ejemplo más del ataque de este señor contra el Mediterráneo.

¿Tiene esperanzas en que llegue la ansiada reducción del IVA de los productos pesqueros?

Sería un paso adelante porque el consumo por familia en España está bajando año a año y esto sería un incentivo para que el pescado volviera a ser una base fuerte de la dieta mediterránea. No sabemos por qué el gobierno no favorece esa rebaja que llevamos años reclamando. Sería algo positivo peor no la solución, aunque sí, sería mejorar algo.

¿Considera que falta aún mucha pedagogía sobre las bondades del pescado y la importancia de su consumo?

Nosotros hemos visto que las campañas de distintas administraciones son válidas y positivas pero el sector este año ya ha tomado las riendas en este sentido y, con Cepesca, hacemos campañas nacionales para fomentar el consumo de pescado y desmintiendo toda la basura que organizaciones



Gallart habla de todas las cuestiones que preocupan al Mediterráneo

ambientales echan contra el sector pesquero. Todo lo que sea para divulgar nuestra actividad y que la sociedad conozca el duro esfuerzo que hacen nuestros pescadores para traer pescado fresco cada día, todo eso es positivo.

Comentemos otras preocupaciones actuales del sector. El precio del gasóleo.

Nosotros entendemos que el último Real Decreto aprobado no soluciona el problema.

La ayuda de los 20 céntimos, que era la ayuda más directa, ha desaparecido y la han sustituido por una ayuda que se define en base a los consumos de las embarcaciones, pero eso no es la solución del problema. De otro lado está la crisis provocada por la guerra en Ucrania, con visos de ir a más, esto va a ser un problema que vamos a tener que ir abordando día a día. Se habla de una gran subida para el mes de marzo o abril cuando ya estamos en costes muy elevados para la flota de bajura.

¿Y qué le parecen otra novedad legislativa como es la nueva ley de pesca sostenible?

No se ha atendido a nuestras alegaciones sobre la ley de pesca sostenible, no es la ley que nosotros deseamos porque nos crea inseguridad jurídica en cuanto a cuotas y a otros aspectos. No es la ley que el sector pesquero necesita en estos momentos.

“El comisario de Pesca Sinkevicius carece de la mínima legitimación”

Las declaraciones de Gallart son contundentes. “Lo que ocurre es que el Sinkevicius tiene en Bruselas un comité científico que es más político que científico, cuyos informes no se corresponden con la realidad. El comisario, con un aval científico manipulado por él, toma decisiones que van en contra de las decisiones del Consejo de Ministros, porque la aprobación de los fondos marinos

vulnerables la tomó sin la mayoría del Consejo. El comisario hace lo que le da la gana y los estados miembros no se unen para defenderse. España debería encabezar un movimiento contra las políticas de este comisario”. La opinión de Gallart sobre el comisario es bien clara. “El comisario Sinkevicius no lo vemos legitimado para ostentar el cargo que tiene, lo único que hace es tomar medidas contra la actividad del

sector pesquero. Pedimos a nuestro ministro que comande un movimiento en Europa para frenar las locuras del comisario. Por otro lado, a nivel regional y también nacional, las relaciones son buenas porque hay una interlocución permanente pero las competencias de Andalucía son limitadas, aunque son bastante mejorables las ayudas ante paradas temporales porque se demoran demasiado. 

Sin embargo se sigue permitiendo la competencia desleal de la chirla italiana. Esa situación no es sostenible para nuestra flota que captura chirla. La chirla italiana es competidora 100% en los mercados con la chirla del Golfo de Cádiz y por eso siempre hemos reclamado las mismas medidas para todos. La talla mínima para Italia, de 22 centímetros, no tiene ningún sentido cuando aquí se nos exigen 25. Eso solo persigue el interés comercial cuando aquí también tenemos en cuenta la parcela biológica. 2023 también es clave para el acuerdo con Marruecos, toca renovación.

Considerando el estado del caladero alauita, el precio del gasóleo y otras cuestiones, ¿cómo de importante sigue siendo este pacto?

Para nosotros siempre va a ser po-

“Este año puede haber un descenso del 30% de la población activa en trabajos directos de la marinería por las medidas adoptadas”.

sitivo mantener el acuerdo pesquero con Marruecos porque nos permite diversificar la actividad, alternando el caladero nacional con el marroquí. Pero debido a la carestía del combustible, al estado del recurso en el caladero marroquí... pues se está utilizando poco, pero para nosotros es vital que siga en vigor porque cuando las condiciones mejoren nos da la oportunidad de alternar caladeros y mejorar la productividad. A día de hoy no es rentable faenar en aquellas aguas pero siempre es bueno tener esa ventana abierta y pediremos,

en su momento, que el convenio se vuelva a ratificar.

Sin olvidar que ese acuerdo está pendiente de una resolución judicial.

Perder este acuerdo es una posibilidad real que existe. Va a depender de la decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea respecto al Sáhara y además habría que hacer números, pero confiamos en que los planteamientos sean favorables a los intereses del sector pesquero español.



4 CONGRESOS EN UN ÚNICO ENCUENTRO
AL MÁS ALTO NIVEL

Bilbao Exhibition Centre,

21 - 23 de marzo 2023



Colaboran



Euskadi, bien común



Organiza



EXPOSSIBLE!

bilboosexhibitioncentre.com

Participa en la actualidad del certamen en:

IOTC acuerda establecer una reducción del despliegue de los FADs en un 32%

La reunión de IOTC ha acordado establecer una nueva norma de gestión para reducir un 33% el despliegue de FADs en el plazo de 2025 –pasando de los 300 actuales a 200–; así como establecer un registro de dispositivos agregadores y establecer una veda de 72 días.

La Comisión del Atún del Océano Índico (Indian Ocean Tuna Commission, IOTC) ha aprobado una propuesta tendente a eliminar los FADs “Se quieren cargar a la flota y echarnos de allí”, condena el gerente de la Organización Productores Asociados Grandes Atuneros Congeladores (Opagac), Julio Morón.

A propuesta de Indonesia, IOTC ha votado prohibir a los cerqueros el uso de dispositivos de concentración de peces durante 72 días. Según los armadores europeos, esto supondría el fin de esta pesquería.

Asistieron también los responsables de la flota del grueso de las armadoras españolas, así como la directora del grupo atunero de la patronal europea Européche, Anne-France Mattlet.

El sector europeo, representado por el Européche Tuna Group, considera que la medida pone en peligro la continuidad de la flota cerquera en el Índico y supone una grave amenaza

«Ellos quieren pescar lo que les dé la gana, sin rendir cuentas a nadie, y a nosotros echarnos de allí»

para las economías de los países ribereños en desarrollo, víctimas directas de una “tormenta geopolítica”, apunta el sector, provocada con el único objetivo de “acabar con las pesquerías con dispositivos de concentración y expulsar a las flotas europeas de esas aguas”.

La IOTC, afirman fuentes del sector, está bajo la influencia de algunos grupos medioambientalistas, que aseguran que la disposición de FADs esquilma las pesquerías. Países como Maldivas o Kenia están muy influen-

ciados por algunas entidades que pagan viajes, excursiones... Confunden a la gente con argumentos ante los que la Unión Europea tiene después muy poco margen de maniobra”, detallan. Estas fuentes señalan, por ejemplo, al empresario británico John Burton y la ONG International Pole and Line Foundation (IPNLF). “De lo que se trata es de querer eliminar los FADs y prohibir los maciceros”.

La práctica de la pesca de túnidos para la flota española queda completamente descapitalizada a nivel técnico. La delegación comunitaria planteo, para contrarrestar esta posición de máximos, una reducción de 300 a 280 balizas, con la vista puesta en una reducción posterior hasta las 260. “Se está trabajando con las Seychelles –es un punto neurálgico para esta flota de capital español– y con más países costeros, hay que intentar parar esto y lograr que apoyen a la Unión Europea”, complementa Morón. Detrás de estos maximalismos también, a juicio de las mismas fuentes, figuran países como India. “Ellos quieren pescar lo que les dé la gana, sin rendir cuentas a nadie, y a nosotros echarnos de allí”.

Son en torno a una veintena los cerqueros congeladores que operan en aguas supervisadas por el IOTC bajo pabellón español, sin contar con buques auxiliares, de transporte de pescado congelado o con los pesqueros que operan con otras banderas pero de capital vasco o gallego.

El uso de estos elementos se ha reducido de forma considerable –antes se desplegaban hasta 500 por barco–, amén de proliferar los que se elaboran con materiales biodegradables y de origen vegetal. 

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

Estudio de la aplicación de la normativa de pesca ilegal en los estados europeos

Escaso nivel de cumplimiento

Un estudio patrocinado por la Comisión Europea ha reunido los datos que conforman un panorama de cómo los sistemas legales nacionales recogen los requisitos establecidos por la regulación europea de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) proporcionando un análisis comparativo de pautas y apuntando las dificultades específicas en la Aplicación y la interpretación de las obligaciones europeas de modo que se puedan identificar las mejores prácticas.

Texto:

Juan Carlos Barros

El estudio enfoca la INDNR desde el punto de vista de los infractores nacionales que se ven envueltos en ese tipo de pesca en las aguas exteriores a la Unión Europea bien a bordo de barcos registrados en Terceros países o en barcos sin nacionalidad, en alta mar y/o en aguas bajo la jurisdicción de terceros países.

En primer lugar hay que destacar que las medidas legales necesarias para aplicar la INDNR están efectivamente en vigor en prácticamente todos los estados europeos, aunque es cierto que hay un pequeño número donde la Legislación aplicable, o sus revisiones más recientes, no aplican directamente la reglamentación europea específica sino que lo que hacen es proporcionar solo un marco legal general para la ejecución de la Política Pesquera Común que permita al menos y de alguna manera su aplicación.

Más concretamente eso significa que los nacionales de los estados europeos que están implicados de alguna manera en la pesca INDNR y que

operan en barcos registrados en terceros países o sin nacionalidad no están cubiertos por esas normas ni hay tampoco medidas de ejecución previstas en su contra.

En segundo lugar y por lo que se refiere a las normas administrativas de ejecución recogidas en actos no obligatorios, solo están presentes en menos de la mitad de los estados europeos.

Esos actos administrativos no están tampoco específicamente destinados a facilitar la ejecución de la regulación europea como tal sino que tienen un mayor o menor impacto en su aplicación.

Por lo que se refiere a los cambios legislativos ocurridos en los últimos cinco años, dice el estudio que hay 11 estados europeos donde si hubo cambios relevantes que están relacionados principalmente con el sistema de sanciones y con el papel de las autoridades de ejecución.

Los datos disponibles demuestran que hubo muy pocos casos identificados o sancionados de nacionales implicados en la pesca INDNR en el período 2017-2021. El mayor número de ellos fue en España con 37, lo

cual puede ser debido a más actividades ilegales por la importancia del sector pesquero en nuestro país o también, según cree el estudio, puede deberse al marco regulatorio comprensivo que hay aquí establecido.

En 2021 en la Unión Europea solo hubo dos notificaciones de infracción por nacionales y otras dos dirigidas a la Comisión Europea, las cuales fueron hechas por Malta. Solo un estado recogió cuatro casos, pero tampoco está claro si los datos de las notificaciones son completamente fiables. Dos tercios de estados europeos reflejaron infracciones directamente dentro de su jurisdicción nacional y varios de ellos como Croacia, Italia, Polonia y España

Hay castigo penal en exclusiva en Chipre, Hungría, Irlanda, Países Bajos y Suecia

señalaron sanciones para su castigo. Todos los estados europeos han proporcionado información sobre la extensión de la que disponen sus autoridades de ejecución y que tienen jurisdicción para actuar y sancionar a sus nacionales que se hayan visto envueltos en la pesca INDNR ya sea como patrón o tripulación o también como propietario del barco. La información acerca de si hay excepciones también está incluida, por ejemplo respecto a si hay circunstancias bajo las cuales no pueden ser perseguidos o sancionados. Igualmente los estados proporcionaron datos sobre las regales de jurisdicción para las sanciones previstas independientemente de dónde tengan lugar las

El mayor número de casos detectados y sancionados (37) fue en España

actividades de pesca ilegal. Hay castigo penal en exclusiva en Chipre, Hungría, Irlanda, Países Bajos y Suecia, Eslovaquia, no obstante solo se aplican dentro de los límites de su jurisdicción. En general las sanciones son administrativas en la mayor parte de los estados, y las sanciones penales están en vigor en Bulgaria, República Checa, Estonia, Francia, Alemania, Italia, Letonia, Malta, Rumania. Y además de forma exclusiva hay castigo penal en Chipre, Hungría, Irlanda, Países Bajos y Suecia. Donde hay previstas sanciones de tipo administrativo, éstas consisten sobre todo en multas con otras medidas complementarias como embargos o confiscación de las capturas, también retirada o suspensión de la licencia de pesca. Por lo que se refiere a las sanciones penales, consisten en la mayoría de casos en prisión o multa.

Las sanciones para los nacionales que venden o exportan barcos de pesca a los operadores implicados en la pesca INDNR son más escasas y donde están castigadas son con medidas de tipo general que no mencionan expresamente esa infracción. Este tipo de sanciones no están recogidas en la mitad de los estados europeos, en total 13 estados. Los obstáculos a la aplicación de las sanciones han sido identificados en 9 estados y los más frecuentes son la dificultad en localizar unas actividades pesqueras que no suceden dentro de las aguas europeas, así como la car-

ga administrativa que eso supone y la falta de cooperación de las autoridades de terceros estados.

Resultaría necesario, pues, un marco de ejecución amplio que previera reglas en cuanto a la jurisdicción para permitir tanto el control de la pesca ilegal como la sanción, y también un claro mandato a las autoridades nacionales de ejecución para que procedan a la aplicación normativa europea así como procedimientos específicos para su puesta en práctica.

Y para que eso sucediera los estados europeos habrían de adoptar acciones apropiadas que clarifiquen en particular las reglas de la jurisdicción y tomar medidas respecto a sus nacionales independientemente de si la pesca ilegal sucede en aguas nacionales o a bordo de un barco que lleve el pabellón de otro estado.

Todos los estados europeos excepto 8 tienen un sistema que asegura que la jurisdicción se extiende sobre sus nacionales implicados en la pesca INDNR en barcos sin bandera o en barcos de terceros estados que actúan en aguas fuera de la Unión Europea. En 4 estados, no obstante, la jurisdicción no se extiende a todos los tipos de pesca INDNR. Hay también sanciones previstas para los nacionales que venden o exportan barcos pesqueros a los operadores que están implicados en pesca INDNR en 13 estados europeos, sin embargo la aplicación de esas sanciones queda restringidas por las normas de jurisdicción en algunos de ellos, de manera que no se pueden ejecutar.

Las diferencias entre la regulación de los fondos y la INDNR dificulta su aplicación

Para abordar el asunto de la identificación de los nacionales, los diversos sistemas legales de los estados europeos disponen de medidas con respecto a la cooperación con terceros países, pero eso debería ir acompañado de medidas claras para la cooperación y también que se regulara la notificación por parte de sus nacionales de los intereses que pudieran tener en barcos con bandera de terceros países. A ese respecto tenemos que solo 7 estados proporcionan tal procedimiento e incluso en ellos las medidas difieren en términos de impacto dependiendo si son formales o informales. Y por lo que se refiere al segundo aspecto, solo 11 estados tienen prevista alguna medida relevante.

En cualquier caso, para que las prohibiciones establecidas en la normativa europea fueran consideradas directamente aplicables sería clave que hubiera las correspondientes sanciones en la legislación nacional que asegurasen su ejecución.

Finalmente en cuanto a los procedimientos, debería haber algún mecanismo por el que se pudiera exigir a los estados que asegurasen que la ayuda pública bajo los regímenes de ayuda nacionales o sujeta a los fondos europeos no fuera concedida a aquellos que estuvieran implicados en operaciones de pesca INDNR para barcos incluidos en los censos europeos.

En la actualidad tales procedimientos están recogidos de forma suficientemente comprensiva en 11 estados, mientras que en el resto están restringidos a la financiación europea y en la mayoría de los casos a la aplicación de los requisitos de la regulación del fondo para la pesca, que no incluye todas las situaciones previstas en la legislación INDNR. 

El Cantábrico tira de oficio y compromiso para preparar su futuro

“Pescándote”, la campaña de puesta en valor del oficio de pescador presentada por la Asociación de Organizaciones de Productores de Pesca del Cantábrico (OPP’s Cantábrico) en diciembre del pasado año, continuará este 2023 con la visita a institutos y centros de información especializada de Galicia, Cantabria, Vizcaya y Gipuzkoa. Una acción que sus responsables compatibilizarán con importantes actividades ligadas a la sostenibilidad de su flota como la certificación MSC para las capturas de sardina o un trabajo de investigación sobre la huella de carbono. Cuando se cumplen doce años de su fundación, la asociación navega sin complejos rumbo al futuro sostenible.

Texto: M.Barea

OPP’s Cantábrico, la asociación que conforman las organizaciones Acerga (Galicia), Opegui (Gipuzkoa), Opescaya (Vizcaya) y Opacan (Cantabria) desplegará este 2023 un ambicioso plan de producción y comercialización con actividades que van desde la promoción del oficio hasta la apuesta por la sostenibilidad global de su flota y sus capturas. Carlos Gutiérrez Pedrajo, su gerente, nos adelanta que entre los principales objetivos de este año se encuentran la consecución de la certificación MSC para la sardina, la puesta en marcha de un estudio sobre la huella de carbono de su flo-

ta y la reivindicación del trabajo de pescador para garantizar el futuro de la actividad: “El problema de falta de relevo generacional nos preocupa. Y mucho. Es un reto para los próximos cinco años y en el que debemos involucrarnos todos, tanto el sector como las administraciones”. Gutiérrez Pedrajo apuesta por un nuevo enfoque para dar a conocer la realidad de una profesión con futuro, que garantiza una salida laboral y que ofrece buenas condiciones económicas: “No nos hemos sabido vender bien porque entre los jóvenes ha calado la idea de que esta es una profesión muy dura, llena de sinsabores y carente de atractivo cuando precisamente es todo lo contrario”.

Partiendo de la creencia de que para convencer hay que comunicar y dar a conocer, la asociación presentó en diciembre del pasado año la campaña “Pescándote” cuyos protagonistas, hombres y mujeres del mar, participarán a lo largo de año en charlas y conferencias en centros de formación náutico-pesquera e institutos de varias comunidades, donde también se proyectará el documental que da nombre a esta acción de promoción y que ya cuenta con numerosas visualizaciones y comentarios positivos en youtube y en redes sociales.

Los efectos del cambio climático

Como señala el gerente de la asociación, “queremos estar en diferentes canales para dar a conocer nuestro día a día al mayor número de gente posible y ser nosotros los que contemos nuestra historia. No a través de actores o modelos, sino con la imagen de los que realmente salen a faenar y se encargan de llevar a las lonjas y mercados lo mejor del mar”.

Otra de las iniciativas que pondrá en marcha la organización tiene mucho que ver con la sostenibilidad y el cuidado del medio marino. Se trata de un estudio sobre la huella de carbono de su flota ya que, según señala Carlos Gutiérrez, “nosotros somos

“Las especies se comportan de forma diferente desde hace 6 ó 7 años”

los primeros interesados en cuidar el mar, es el que nos da de comer y un océano limpio es sinónimo de buenas capturas". En este sentido, reconoce la "buena imagen" de la que goza la flota del cerco, en general, así como las cualidades que se asocian con sus capturas como la calidad y la frescura: "Existe esa percepción entre el público y eso es muy importante pero no podemos dormirnos en los laureles, debemos seguir trabajando". Por eso, esperan conseguir en este 2023 la certificación MSC para la sardina, un exigente distintivo de calidad que ya

lucen con orgullo sus capturas de atún blanco y anchoa. También tendrá lugar este año la segunda edición de la Jornada Cantábrica, celebrada por primera vez el 17 de junio de 2022 en Gipuzkoa, y según nos adelanta el gerente de la asociación, tendrá lugar en Vizcaya, mientras que la de 2024 será en Cantabria y la de 2025 en Galicia.

Unidad para compartir

El objetivo es que cada una de las organizaciones de la asociación tenga

su protagonismo y ejerza de anfitrión del resto. La unidad se muestra compartiendo.

Otra de las preocupaciones del sector pesquero del Cantábrico es el cambio que está experimentando el mar debido al cambio climático: "Desde hace seis o siete años, es evidente para todos los que trabajamos en el mar que algostá pasando. Por ejemplo, nos está costando mucho pescar caballa y esto es por la migración del pescado.

MAQUINARIA DE CUBIERTA



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

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

Sector pesquero

Las especies se comportan de forma diferente a como acostumbraban y cada año nos cuesta más planificar la actividad”.

La Asociación de Organización de Productores de Pesca del Cantábrico (OPPs-Cantábrico) es la primera asociación de organizaciones pesqueras de España y su constitución en febrero de 2011 obedeció al deseo de sus socios de garantizar el ejercicio racional de la pesca mediante la explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos. Todo ello en un contexto de desarrollo sostenible que tenga en cuenta los aspectos medioambientales, económicos y sociales de manera equilibrada, así como la mejora de las condiciones de venta de su producción. El espíritu de la asociación es precisamente coordinar determinadas actuaciones comunes a las organizaciones de productores integrantes para consensuarlas en beneficio de la sostenibilidad y hacer llegar sus reivindicaciones a la administración a través de una sola voz.

Cuatro organizaciones

La flota que representan las cuatro organizaciones que conforman la AOP (Acerga, Opegui, Opescaya y Opacan) está compuesta por 13 palangreros, 12 buques de rasco, 203 cerqueros y 120 barcos de artes menores. Las principales especies comercializadas por estas Opp's son pequeños pelágicos como la anchoa, la caballa, jurel, sardina o boga y grandes pelágicos como el atún blanco -también conocido como bonito del norte- y atún rojo, además de otras especies como merluza o rape. Todas las capturas que realiza esta flota cuentan con numerosos beneficios para la salud y su consumo está considerado por los especialistas como fuente de una alimentación sana y equilibrada. Las organizaciones empresariales llegaron a haer una campaña publicitaria en el que aparecían diferentes agentes pesqueros, desde patrones de la flota, una armadora y redera e incluso un maquinista, reflejados en las fotografías de esta página.



Carmen Chamorro, redera y armadora de Vigo.



Carlos Eizagirre, encargado de máquinas en Hondarribia.



Iker Jaio, patrón de la flota de Bermeo.



Xebe Amunarriz, patrón de la flota de Hondarribia..



Francisco Fernández, mecánico en Laredo.

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

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

Galicia Sur

Barrio San Andrés Pontellas, 20
36412 Porrño (Pontevedra)

Galicia Norte

Pol. Ind. Vilar do Colo, c/Amaras, 114-115
15520 Fene (A Coruña)

T. +34 986 124 163 +34 986 169 941

www.protecnavi.es
comercial@protecnavi.es

El pescado comercializado en puertos vascos desciende un 4,7% mientras que el valor de las ventas aumenta el 16,2%

El descenso de capturas de las especies principales de la flota de bajura ha venido acompañado de aumentos significativos en el valor, bonito del norte (17%), verdel y estornino (37,2%), anchoa (27,5%) y sardina (17,5%), según los datos del Observatorio de la Pesca del Gobierno Vasco. Este alza se explica porque todas las especies, excepto la merluza, han reforzado su cotización en lonja, como consecuencia de la inflación de los precios del último año.

Cabe destacar los incrementos de precios que se registran en el bonito del norte (17%), verdel y estornino (37,2%), anchoa (27,5%) y sardina (17,5%).

La evolución de los últimos tres años ha estado caracterizada por un ritmo descendente en el pescado manejado en las cofradías vascas. En 2020 partían con unos registros más positivos, pero éstos descendieron en 2021 por el comportamiento a la baja de las descargas de verdel y chicharro, principalmente. En cuanto a este último año, la buena nota ha venido por parte de la campaña del bonito del norte -con un volumen de descargas un 4,2% inferior pero con una recaudación un 12,1% superior-, del verdel y estornino (con un volumen de descargas y recaudación de un 3,8% y 42,4% superiores) y de la anchoa. En la otra cara de la moneda nos encontramos con la sardina, con unos descensos del 45 y 35%, respectivamente. La afiliación del mar en Euskadi ha

cerrado diciembre con 3.296 personas, 75 menos que en 2021.

Inicio con verdel. El verdel será la primera campaña que afronten los arrantzales a finales de febrero. En 2022, las cofradías vascas obtuvieron un 3,8% más de verdel y estornino, con cerca de 8.474 toneladas frente a las 8.163 de 2021. Su cotización se ha visto reforzada hasta 1,48 euros/kilo, lo que se traduce en un incremento del 37,2% respecto al precio medio de 2021. Con todo, en 2022 este grupo de especies ha recaudado cerca de 12,5 millones de euros en lonja, un 42,4% más que en el ejercicio precedente. De cara a este nuevo año, la cuota asignada a la especie ha aumentado un 20% hasta alcanzar las 29.439 toneladas.

Costera de bonito. La flota vasca mejoró los resultados de la campaña anterior en bonito sumando aproximadamente 135 toneladas más que en 2021. La campaña de 2022 acabó en

En bonito también se produjo un descenso del 4,2 % pero un aumento de la recaudación del 12,1 %

octubre, después de que en los últimos cuatro años se adelantara su fin a agosto. Finalizó con cerca de 17.000 toneladas capturadas por la flota estatal desde junio a octubre, de las cuales aproximadamente 9.935 toneladas han sido capturadas por la flota vasca (alrededor del 55% de la cuota estatal). En el mes de octubre se logró superar el 90% de la cuota, pero como consecuencia de los malos tiempos en la mar la costera del bonito se diera por finalizada sin que se agotara la cuota fijada en 18.127 toneladas. De las 9.935 toneladas capturadas por la flota vasca, cerca de 7.802 fueron descargadas en puertos de Euskadi. El bonito se comercializó a un precio medio de 4,18 euros/kg, aumentando en torno a 60 céntimos por kilo (17%) en comparación con el año precedente, y su recaudación ascendió a 32,5 millones, valor un 12,1% superior a 2021. Cabe reseñar que en la costera de este año el túnido se ha desplazado a las zonas de Asturias y Gali-

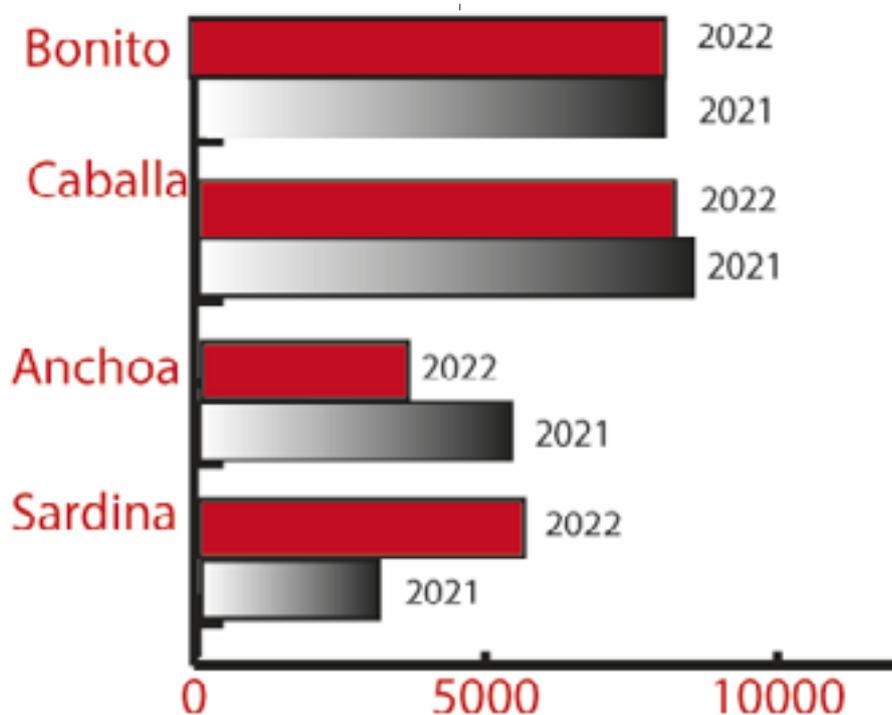
cia. Dichos desplazamientos han derivado en un mayor consumo de gasoil, por lo que cada buque ha consumido alrededor de 40.000 litros más que el año pasado al tener que alejarse más. Este coste adicional ha ocasionado el alza del precio del bonito.

Régimen especial del mar. La afiliación del mar en Euskadi cerró diciembre con 3.296 personas, 75 menos que en 2021

Carburante. Cada buque ha consumido 40.000 litros más de gasoil que en 2021 por el desplazamiento del bonito

Más anchoa y más cara. Será en marzo cuando arranque la costera de anchoa. En 2022, la flota de cerco alcanzó la cuota permitida el primer semestre del año, 90% del Total Admitido de Capturas (TAC). Posteriormente, en el mes de agosto se procedió a la reapertura de la pesquería de la anchoa con una cantidad de cuota provisional de 66.204 kilos, estableciendo un tope de 400 kilos por buque y día de pesca. Finalmente, las cofradías vascas contabilizaron un total de 5.349 toneladas, cifras que son en torno a un 51% superiores a las registradas en 2021. El precio medio alcanzó los 1,19 euros/kg, siendo un 27,5% superior a 2021. Gracias a la recuperación de la especie en el Cantábrico, la cuota de 2023 se ha elevado hasta las 29.700 toneladas para los barcos españoles, un 17% más que las 25.258 toneladas disponibles en 2022, convirtiéndose en uno de los años con mejores previsiones desde 2010.

Menos sardina. En cuanto a la sardina, las cofradías vascas registraron a cierre de 2022 aproximadamente 3.044 toneladas de descargas (un 45% menos que en 2021), cuyas ventas se contabilizaron en cerca de 2,97 millones de euros, lo que supone un descenso del 35,8% respecto a 2021. La cotización de esta especie ha sufrido un incremen-



La flota de bajura se prepara para poner en marcha la campaña de verdel.

to del 17,5% en el último año, alcanzando los 98 céntimos por kilo (15 céntimos superior al precio medio de 2021).

La merluza, igual. Por su parte, el recuento de la merluza desembarcada y comercializada en 2022 es de 10.602 toneladas y aproximadamente 43,4 millones de euros, valores que aumentan un 1% con respecto a 2021. De esa cifra total, 597 toneladas fueron las que se vendieron a través de las cofradías vascas (5,6%), con una recaudación de aproximadamente 2,6 millones, valores que aumentan cerca de un 25% con

respecto a 2021 al mantenerse un año más un precio similar, 4,46 euros kg (un mínimo 0,2% inferior a 2021).

Atún rojo. En 2022 se descargaron de 57,9 toneladas de atún rojo, mayoritariamente barcos de Hondarribia, un 60,6% más que en 2021, y su recaudación aumentó un 152,4%, hasta 818 miles de euros, gracias al fortalecimiento de su precio. El precio medio del kilo subió un 57,2% al pagarse a 14,12 euros. 🌊

Proyectos tractores tratan de reactivar la comarca de Pasaia, dentro de la Economía Azul

El Gobierno Vasco ha presentado en Pasaia varios de los proyectos tractores que se van a poner en marcha para la reactivación de la comarca. La iniciativa, denominada HUB Oarsoaldea Urdina, tiene como objetivo crear un espacio tecnológico competitivo -institucional y empresarial- para identificar los retos y oportunidades de la Economía Azul, impulsando la actividad económica y el desarrollo social a través de proyectos que avancen en la explotación más sostenible de los mares y de sus recursos.

La iniciativa HUB Oarsoaldea Urdina, cuyo eje central es el municipio guipuzcoano, Pasaia, se enmarca en la estrategia ZAP (Zonas de Actuación Preferente) que el Gobierno Vasco ha identificado para prestar especial atención a las áreas más desfavorecidas del territorio, en colaboración con los principales agentes económicos y sociales de las comarcas. El plan trata de reactivar la economía de la zona, generando empleo y profundizando en su desarrollo social y que cuenta con una dotación superior a los 20 millones de euros.

El objetivo de los ZAPs es buscar proyectos tractores en la comarca, seleccionados por consenso entre todas las partes y agentes implicados, y que tengan un alto impacto en el desarrollo sostenible de las comarcas y su financiación.

Así, en Oarsoaldea, se quiere impulsar la economía ligada al mar como elemento diferenciador de la economía comarcal por la presencia del mar, la bahía de Pasaia y todos los sectores tradicionalmente vinculados en los que puede reinventarse esta actividad tradicional, aprovechar su bagaje y las oportunidades únicas con las que cuenta respecto a otros territorios. Se busca crear un parque empresarial (tecnológico-in-

dustrial), pivotando sobre las empresas del entorno, pero con la mira puesta también en otras empresas de Euskadi que puedan ver en esta iniciativa y en el espacio que se genere una oportunidad para extender y diversificar su actividad ante las oportunidades que se abren en el desarrollo de la denominada "Blue Economy", así como atraer start-ups con innovaciones disruptivas para los retos de este sector de la economía.

El objetivo de esta iniciativa es aglutinar a los agentes de los diferentes sectores industriales vinculados a la economía azul, y dentro de ella la de mayor relevancia para afrontar los retos de futuro como son la digitalización o la transición ecológica del sector marítimo. Las empresas tendrán oportunidades para la diversificación y desarrollo y mejora de la cartera de productos innovadores y de alto valor. Es por ello por lo que la definición de proyectos transversales en cooperación será clave para el éxito de la iniciativa. Los proyectos irán encaminados a la generación de nuevos productos y servicios de alto valor, pero servirán a su vez para atraer talento y desarrollar los planes de formación de centros de formación y universidades involucrados, alineando la formación con las necesidades reales de la empresa.

PROYECTOS PRESENTADOS:

AZTI

AZTI está coordinando diversas acciones en el marco de esta estrategia de Economía Azul y ha presentado tres proyectos:

- La puesta en marcha de un observatorio oceanográfico avanzado en el puerto de Pasaia y su ámbito costero cercano que permita convertir el puerto en una Smart Bay, con datos y servicios conectados y adaptables a diferentes aplicaciones, en un polo Observación oceanográfica a escala oceánica.

- El diseño e instalación en Oarsoaldea de una zona piloto de experimentación en producción de ingredientes de origen marino por fermentación. El objetivo es que pueda traccionar nuevas actividades de biotecnología, fomentar el empleo y el desarrollo de nuevas actividades empresariales (start-ups) y proyectos de I+D, así como el lanzamiento de nuevos productos en el mercado (sector alimentación humana o animal, cosmética, fertilizantes, nutracéuticos).

- El desarrollo de una planta de producción de productos del mar con alto valor añadido con destino al mercado de la restauración y a la industria alimentaria como nuevos ingredientes para desarrollo de nuevos productos. En fase de exploración.

BRANKA

Centro de robótica marina en Pasaia para el desarrollo del buque autónomo: Plan de acción para el

desarrollo del centro de robótica marina para Vehículos de Superficie No Tripulados (USV), incluyendo el diseño de un plan de negocio, la puesta en marcha del centro de control modular para USVs y la definición del roadmap tecnológico para la prueba con USVs.

LASA NAVAL

Plan de acción para el desarrollo de un centro de electrificación y descarbonización de puertos donde se trabajará en la línea de remotorización y electrificación de embarcaciones (deportivas, profesionales (no pasaje), de pasaje y pesqueras profesionales).

ITSAS BALFEGÓ

Desarrollo de una instalación piloto de acuicultura en mar abierto para el en-



Barco entrando en la Bahía de Pasaia.

gorde de atún rojo. Prueba de concepto para validar la tecnología de jaula sumergible y condiciones operativas de captura y engorde del atún rojo. Hay una proyección futura de instalación

de hasta 5 jaulas. La Jaula se construirá e instalará en el mar con empresas locales (empleo local) a partir de la patente de It-sas Balfego.

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

China prosigue con su política expansiva y causa desesperación a los científicos

El éxito indiscutible de China en la obtención de contratos para construir, financiar u operar los puertos marítimos de África amplifica su influencia económica y político-militar en el continente, analiza el investigador Rahul Karan. De hecho, buena parte de los puertos son propiedad de empresas públicas o paraestatales. Como China Merchants Group Limited, controlada por el ministerio de Transportes de Xi Jinping, titular de gestión del de Abidjan (Costa de Marfil), clave para la flota atunera española. Fue construido por China Harbour Engineering Company, filial de China Communications Construction que, a su vez, es ahora propietaria de la mayoría del accionariado de la gallega Grupo Puentes. En Mindelo, base de operaciones para buques de palangre de A Guarda y emplazamiento de una factoría de la viguesa Atunlo, por ejemplo, tiene incluso un proyecto financiado por el Ministerio de Comercio de la República Popular China (Mofcom), que ha sufragado también el de Alto Bandim (en Cabo Verde, propiedad de Fujian Shihai Corporation) o el artificial Port de l'Amité de Nuakchot. Eso sí, el poderío de Pekín se exhibe directamente a través del Export-Import Bank (Eximbank), responsable de haber puesto el dinero en más de una quincena de proyectos de este tipo.

En Mauritania son tres las infraestructuras portuarias construidas, financiadas o proyectadas por capital chino, de acuerdo a los informes facilitados por la National Bureau of Asian Research (NBR) y el Center for Strategic and International Studies (CSIS). Además de la ampliación de la dársena de Nuakchot y la de minerales de Nuadibú, está la ejecutada por Fuzhou Hong Dong (Poly Hongdong) en esta última ciudad. Un inmenso terraplén con muelle privado que sirve de base para cerca de 170 barcos chinos. "Es solo suyo, para ellos solos", constata el directivo de una pesquera de Vigo, que opera también desde este país. Mauritania es, tras Marruecos, el principal proveedor de pulpo de la industria gallega; en el último año, y tras copiosas inversiones por parte de pesqueras como Iberconsa o Pescapuerta, la importación de cefalópodos ha crecido más del doble, hasta los 74 millones de euros entre enero y octubre. Los en torno a 2.500 empleados que operan en esta especie de zona fran-

ca privada "prácticamente no salen de allí. Generan para su empresa y nada más. Los chinos están por todas partes, son los amos". En efecto, el mauritano es un ejemplo mínimo: la logística pesquera en África ya está en manos de capital chino en todos los países donde opera la flota de capital gallego, como ha analizado este periódico. Son propietarios, gestores o financiadores de 58 puertos a lo largo de 27 países; Gambia, Liberia, República del Congo, Benín, Somalia y Somalilandia son los únicos territorios libres, de momento, de esta expansión desbocada impulsada directamente por Pekín. Ante ello científicos constatan la "competencia desleal" de China en materia pesquera y plantean medidas para defender los intereses de la UE

El informe, liderado por el investigador Daniel Pauly, insta a las empresas europeas a buscar socios industriales fuera de China y a la UE a reforzar la aplicación de su Reglamento INDNR, entre otras acciones.

Un informe encargado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo ha permitido arrojar más luz sobre una cuestión que sigue presentando muchas sombras: el alcance de la actividad de la flota de larga distancia de China y su impacto en los intereses pesqueros y comerciales de la UE.

La investigación, cuya elaboración ha sido liderada por el reconocido científico Daniel Pauly (Universidad de la Columbia Británica, Canadá) pone sobre el papel que la actividad de China en las ZEE de terceros países a través de acuerdos de pesca "representan obviamente una seria competencia y un desafío". Lo es tanto por las condiciones con las que acceden -fuertemente subvencionadas, como en Mauritania y Senegal-; sin garantías de transparencia suficiente; o con alto riesgo de prácticas INDRN ante el elevado número de embarcaciones de altura China (hasta 2000 embarcaciones "invisibles) que aumenta el riesgo de infracción. Todo ello allana el camino para "el agotamiento" de las poblaciones de peces, asociado

a una degradación medioambiental y la consecuente menor disponibilidad de los recursos para todas las partes interesadas, tanto la flota europea como los terceros países involucrados en acuerdos pesqueros. Además, hay que añadir el impacto desleal que implica la pesca ilegal al socavar “cualquier forma de buena gobernanza que la UE pueda esperar que se introduzca”. Al mismo tiempo, supone poner en riesgo la seguridad alimentaria para los terceros países ante la gran demanda de pequeños pelágicos, históricamente dirigidos al consumo local, transformados en harina para la industria acuícola china. El gigante asiático es el principal importador mundial de este recurso.

Para equilibrar la balanza y “proteger mejor a la Unión frente a prácticas de competencia desleal a nivel mundial”, el informe propone una serie de recomendaciones. La primera, precisamente, está vinculada con el “dominio comercial” de China en lo referido a la harina de pescado. Los autores recomiendan desarrollar una “estrategia adecuada” para responder al creciente peso de China en los suministros mundiales de piensos marinos y garantizar el acceso de la UE a este “importante recurso.

En Mauritania son tres las infraestructuras portuarias construidas, financiadas o proyectadas por capital chino, de acuerdo a los informes facilitados por la National Bureau of Asian Research (NBR) y el Center for Strategic and International Studies (CSIS). Además de la ampliación de la dársena de Nuakchot y la de minerales de Nuadibú, está la ejecutada por Fuzhou Hong Dong (Poly Hongdong) en esta última ciudad. Un inmenso terraplén con muelle pri-



El agotamiento de las especies, la degradación ambiental y el empobrecimiento de las comunidades pesqueras causa de la influencia china

vado que sirve de base para cerca de 170 barcos chinos. “Es solo suyo, para ellos solos”, constata el directivo de una pesquera de Vigo, que opera también desde este país. Mauritania es, tras Marruecos, el principal proveedor de pulpo de la industria gallega; en el último año, y tras copiosas inversiones por parte de pesqueras como Iberconsa o Pesca-

puerta, la importación de cefalópodos ha crecido más del doble, hasta los 74 millones de euros entre enero y octubre. Los en torno a 2.500 empleados que operan en esta especie de zona franca privada “prácticamente no salen de allí. Generan para su empresa y nada más. Los chinos están por todas partes, son los amos”. En efecto, el mauritano es un ejemplo mínimo: la logística pesquera en África ya está en manos de capital chino en todos los países donde opera la flota de capital gallego. Son propietarios, gestores o financiadores de 58 puertos a lo largo de 27 países; Gambia, Liberia, República del Congo, Benín, Somalia y Somalilandia son los únicos territorios libres, de momento, de esta expansión desbocada impulsada directamente por Pekín.

Euskadi se lanza hacia el estudio del cultivo de la zamburiña

“Zamburi”. Hacia la diversificación de especies y sostenibilidad de la acuicultura de alta mar en el País Vasco: viabilidad del cultivo de zamburiña es el estudio que promueve AZTI para lograr la diversificación de especies, tras implantar cerca de Ondarroa la primera planta de cultivo de mejillón

El objetivo general del proyecto es contribuir a la diversificación de especies de moluscos bivalvos de manera sostenible en el sector de la acuicultura del País Vasco.

Para ello, se han considerado una serie de objetivos específicos dirigidos a estudiar la viabilidad de cultivo de la zamburiña en las instalaciones de I+D+i de acuicultura de la costa vasca mediante la evaluación del crecimiento y la mortalidad. Junto a ello se trata de mejorar el conocimiento sobre la tecnología desarrollada para sistemas long-lines, bien a través de visitas a instalaciones en las que se cultiven moluscos en sistemas long-line, o bien a través de la comparación de diferentes tecnologías de cultivo.

Otra parte constituye la evaluación del impacto ambiental de los long-lines sobre los fondos marinos: para ello se llevará a cabo una Plan de Vigilancia Ambiental que monitorice los impactos asociados a los restos de conchas, cabos, etc, procedentes de la instalación, así como una evaluación del efecto sobre el bentos y los fondos sedimentarios de la zona (materia orgánica, granulometría, potencial redox, etc.), para avanzar en los aspectos medioambientales que aseguren



Granja de Mutriku donde AZTI realiza pruebas acuícolas.

Los valores de supervivencia más elevados se detectaron en las zamburiñas criadas en nasas en alta mar

ren la sostenibilidad de la acuicultura.

Se espera determinar la viabilidad del cultivo de zamburiña en aguas de mar abierto de la costa vasca, señalando las tecnologías a utilizar, sistemas de culti-

vo, ventajas y desventajas comparativas, e indicando la dirección de futuras investigaciones para la diversificación de la acuicultura en Euskadi.

Además, también se espera conocer el impacto de las nuevas actividades sobre el medio receptor de manera que se pueda impulsar una acuicultura sostenible integrada en el entorno.

Impacto esperado

Después de probar con el cultivo de mejillón en Ondarroa, en la que Galicia es líder europeo indiscutible, científicos del centro tecnológico AZTI del País Vasco



Los niveles de supervivencia son altos para criar zamburiñas

se han atrevido con otra especie que lleva el cuño del marisqueo gallego: la zamburiña (*Mimachlamys varia* o simplemente *Chlamys varia*). Por ello, mientras que en los bancos gallegos crece de forma natural, AZTI trata hacerlo a través del cultivo, tratando de inculcar r_h negativo a zamburiñas adquiridas en Brest (Francia). A fin de cuen-

tas, el País Vasco entra en la zona geográfica de distribución de la especie y en su costa se da esta variedad de pectínido de forma natural, como lo prueba el hecho de que su característica concha se encuentre en las playas vascas, «aunque no parece que los bancos naturales sean tan abundantes como en Galicia o Ar-

cachón (Francia)», explica Izaskun Zorita, investigadora de AZTI que firma el experimento con José Germán Rodríguez y Joxe Mikel Garmendia. Según explican los investigadores en su estudio, alcanzaron antes la talla comercial —que es de 40 milímetros— las que crecieron en alta mar que las que se instalaron al abrigo del puerto. Las primeras llegaron a esos 40 milímetros en ocho meses. Las de Mutriku, en diez. El peso medio final al llegar a esa talla fue de 10,23 gramos, independientemente del sistema de cultivo utilizado. Son tiempos relativamente cortos.

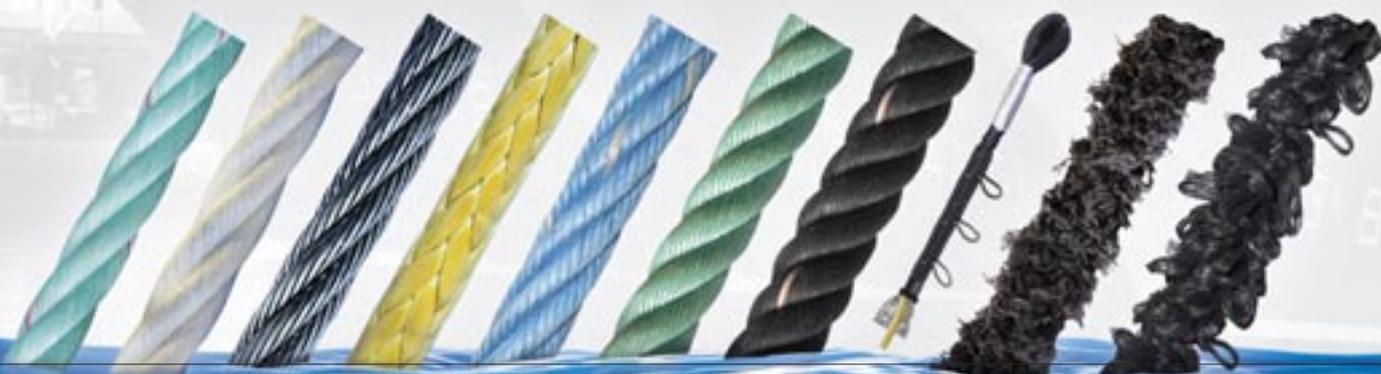
Ahora bien, la supervivencia fue baja en los primeros meses de inmersión en ambas zonas. Los investigadores sitúan la mortandad en la horquilla del 1,9 y 56,9 %, aunque los valores de supervivencia más elevados se detectaron en las zamburiñas criadas en nasas en alta mar.



itsaskorda

Tu aliado en la mar

Arrastre / Cerco / Mejillón



Prueba piloto para proporcionar cría de mejillón al delta del Ebro

La empresa Acuidelta, ubicada en L' Ametlla de Mar (Tarragona) junto a Fedromodel (Federación de Productores de Moluscos del Delta del Ebro) y la Generalitat de Catalunya a través de la Dirección de Política Marítima y Pesca Sostenible, están llevando a cabo una prueba piloto de siembra de mejillones provenientes de fuera de las bahías del delta del Ebro.



Una prueba piloto de siembra de mejillones se está realizando en L' Ametlla de Mar, en Tarragona

Texto: Francesc Callau

La prueba consiste en llevar semilla de mejillón captada en el exterior de las bahías, concretamente en las jaulas de cultivo de pescado de la empresa Acuidelta, y sumergirla en una mejillonera de los Alfacs para hacer control de crecimiento y supervivencia.

Esta prueba se enmarca en una dinámica de adaptación al cambio climá-

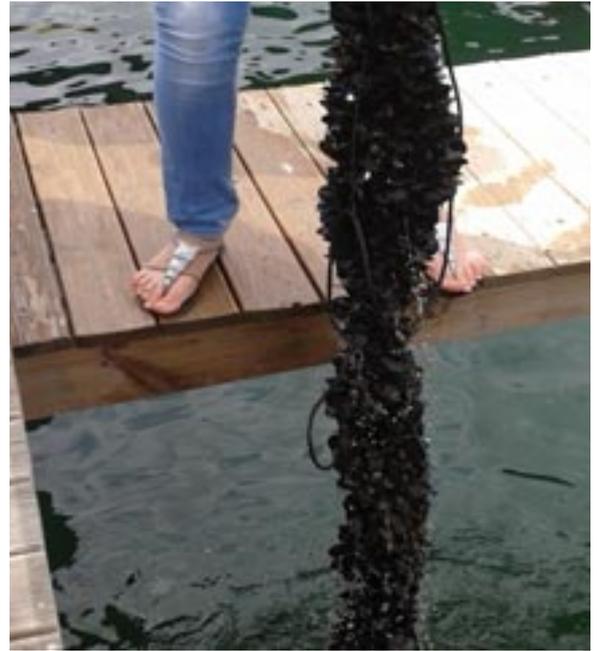
La prueba consiste en llevar semilla de mejillón captada en el exterior para hacer control de crecimiento y supervivencia

tico, en la cual se hace urgente asegurar una semilla de mejillón de calidad y constante para los próximos años. Los diferentes y continuados episodios de calor estival, superando los 30° de temperatura del agua, hacen que la semilla propia de captación en las bahías sufra pérdidas constantes y no asegure, la mayoría de los años, las necesidades mínimas para poder llevar a cabo la campaña de mejillón del delta del Ebro y que ponga

en riesgo la continuidad del sector. En este sentido, se constata que en el exterior de las bahías del delta hay una importante fijación de semilla autóctona y se plantea la viabilidad técnica y económica de hacer captación de esta semilla de mejillón exterior para el cultivo siguiente en el interior de las bahías.

Segun Gerardo Bonet, gerente de Fepromodel, "el año pasado se murió la totalidad de la cría que teníamos preparada por este año y tuvimos que acelerar la retirada del mejillón comercializable antes de tiempo a causa de las elevadas temperaturas del agua en las bahías. Incluso se perdieron alrededor de 150.000 kilos de mejillón para vender".

Bonet explica que, "con esta prueba queremos ver si el mejillón se adapta y crece bien. Si esto es así nos generará un gran ahorro, puesto que no nos hará falta ir a comprar a Grecia e Italia a precios desorbitados que ponen en peligro la viabilidad de la actividad. Hablamos de 1,5 millones de kilos de cría, y cada viaje en camión nos cuesta casi 4.000 euros, solo el transporte y sin contar el precio de la cría".



El mejillón sufre por las altas temperaturas hasta el punto que es conveniente su retirada.

Aqua Future
SPAIN
SANTIAGO DE COMPOSTELA
28, 29 Y 30 DE MARZO

Los efectos del cambio climático se han hecho notar de tal manera en las bahías del delta del Ebro que los productores de mejillones ya han anunciado el adelanto de la temporada para el mes de abril con la intención de intentar evitar los meses de más temperatura en el agua de las bahías. Otra de las medidas será incrementar la producción de ostra, producto que aguanta mejor las condiciones habituales de las bahías.

En el exterior de las bahías, la temperatura es más baja en verano, no supera los 28° y asegura la supervivencia de la cría. En el interior, con unas buenas características de fitoplancton, las condiciones de crecimiento y calidad de producto son excelentes. El mejillón se aferra de manera natural e involuntaria en las redes y instalaciones acuícolas y las empresas necesitan de su limpieza y retirada de manera habitual.

Spyros Smponias administrador de Acuidelta, ha manifestado su voluntad de colaborar con la iniciativa, más allá de si al final se convertirá o no en una posibilidad real. Según Smponias, “nosotros somos gente de mar y siempre que podamos ayudar a otros sectores del mar, lo haremos. Ahora solo estamos haciendo una prueba, pero todavía se tienen que mirar muchos factores para comprobar si funcionará o no. Todavía es pronto para plantear si este procedimiento se puede poner en funcionamiento de manera planificada”.

Posibilidad comercial

En cuanto a la posibilidad que la cría de mejillón sea una posibilidad comercial para la empresa, Smponias explicaba que, “nosotros acabamos de empezar nuestra actividad y de momento lo que nos interesa es que salga bien aquello que sabemos hacer que es criar lubina y dorada. Si esta puede ser una salida comercial o no, ya se



La siguiente prueba será la instalación de cuerdas en el interior de la bahía

La empresa, especializada con la cría de lubina y dorada, prevé una producción de 2.000 toneladas de pescado para este 2023

verá en el futuro, puesto que en nuestras instalaciones se pueden hacer muchas cosas”.

En esta primera fase prevista para el año 2023, se quieren valorar aspectos técnicos y económicos del traslado de semilla desde el exterior al interior de las bahías. Si los resultados, como se prevé, son satisfactorios, ya se trabaja en una concesión exclusiva para la captación de mejillón fuera de bahías que pueda asegurar las necesidades de todos los acuicultores del delta.

El pasado 31 de enero se hizo una primera prueba con 50 kilos de cría sustraída de las instalaciones de Acuidelta

y posteriormente se adecuaron en cuerdas de las instalaciones de los productores de mejillones en el interior de la bahía de los Alfacs en el delta del Ebro. A esta primera prueba asistieron el director general de Política Marítima y Pesca Sostenible, Sergi Tudela, el director de los Servicios Territoriales del Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural, Jesús Gómez, el presidente de Fepromodel, Álvaro Acero, y el gerente de Acuidelta, Spyros Smponias.

La siguiente prueba será la instalación de cuerdas, lo que los productores denominan colectores en las instalaciones acuícolas fuera de las bahías, para comprobar si el mejillón también se aferra a las cuerdas de manera natural.

Hay que recordar que la empresa Acuidelta está terminando la construcción de una planta de emvasado en el polígono industrial las Creuetes de la Ametlla de Mar, la cual podría entrar en funcionamiento el próximo mes de abril. La empresa, especializada con la cría de lubina y dorada, prevé una producción de 2.000 toneladas de pescado para este 2023. 🌊

Bilbao
PORT



Bilboko Portuko Agintaritza | Autoridad Portuaria de Bilbao



Estar más cerca, llegar más lejos.

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

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

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

La nueva Escuela de Pesca de Ondarroa tratará de formar profesionales para la flota vasca

La Escuela Náutico Pesquera 'Antiguako Ama Arrantza Eskola' de Ondarroa ha inaugurado sus nuevas instalaciones, ubicadas en la sede de la antigua ikastola Txomin Agirre, en el barrio Kamiñazpi del municipio, tras una inversión de más de 2,5 millones de euros. La nueva escuela de pesca permitirá impulsar el sector náutico pesquero en Bizkaia, y, especialmente, en la comarca de Lea Artibai. El centro se convierte en un innovador proyecto que amplía y mejora la oferta educativa en la comarca de Lea Artibai, toma el liderazgo educativo y que permitirá fomentar el sector náutico pesquero en un momento trascendental, sin el relevo generacional suficiente para cubrir la demanda, tal y como ha explicado el director del cetno, Bittor San Millán. Todo ello, teniendo en



Ondarroa cuenta con una excelente Escuela de Pesca

cuenta que el puerto de Ondarroa es uno de los puertos pesqueros más importantes de la cornisa Cantábrica, ha añadido.



El ministro, Luis Planas y la Secretaria de Pesca, Isabel Artime.

El paro biológico del jurel durará entre uno y tres meses

La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, ha firmado la resolución que pone en marcha el paro biológico para la flota del cerco afectada por el drástico recorte del jurel (un 78 %) en los caladeros que van desde Fisterra hasta Noruega. Pesca apunta que quien se acoja a la medida tendrá que cumplir cuando menos un período mínimo de un mes y un máximo de tres. En base a los datos que tiene la Secretaría General, son 71 barcos gallegos, 8 cántabros, cuatro vascos y 3 asturianos. En una nota, el Ministerio de Agricultura y Pesca explica que podrán acogerse a esta paralización temporal voluntaria aquellas embarcaciones para las que el jurel haya supuesto al menos el 18 % de las capturas en los últimos tres años. También se requiere un mínimo de 120 días de actividad en los dos años anteriores. La limitación voluntaria de la actividad se podrá compensar con una ayuda económica por paralización en el marco del (Fempa).

Bruselas estudia establecer una veda de cuatro meses en el Golfo de Vizcaya

La Comisión Europea baraja implantar el próximo año una veda a la pesca con el objetivo de evitar los varamientos de delfines en el Golfo de Vizcaya. En base a un informe emitido por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), con sede en Dinamarca, se recomienda para el delfín común en el

Golfo de Vizcaya y la costa ibérica una combinación de vedas temporales para todas las flotas pesqueras que trabajan en todo el Cantábrico y Noroeste. Esa recomendación iría de enero a marzo y, también y sobre todo, en verano, en mitad de la costera del bonito.

Grupos ecologistas critican que Euskadi conceda 700 licencias para pesca de angulas

Grupos ecologistas critican que Euskadi haya dado 700 licencias para pescar angulas esta campaña. La prohibición de captura impuesta por la UE se aplicará el año que viene.

Equo Berdeak lamenta que «pese a la situación crítica» este año se hayan concedido en total, 700 permisos: 666 para faenar en superficie y 34 desde barco.



Angulero preparándose para la faena.



SAJA-INDYNA, S. A.



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

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



TECNISAJA, S.L.

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

Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitación

Todo preparado para la mejor World Maritime Week de las últimas ediciones

La World Maritime Week reunirá a todo el sector marítimo del 21 al 23 de marzo de 2023 en BEC. Esta cita bienal, reconocida como uno de los encuentros de referencia del sector en Europa, vuelve reforzada con la celebración de cinco congresos de manera simultánea teniendo siempre el mar como eje principal y común. Un total de 80 empresas han confirmado su participación en este evento.

Todo está preparado para que el sector de la industria naval se reúna en torno a Si-Naval, el certamen veterano que celebra su 24 edición. Por su parte la pesca tendrá su foro en Eurofishing, y todas las novedades y las últimas tecnologías en los puertos se pondrán en común en FuturePort. A estos ya tradicionales encuentros se les incorporarán la segunda edición de Ocean Energy Conference, congreso que reunirá a expertos en las energías undimotriz y maremotriz, así como el foro Oil&Gas Conference, donde se tratarán todos los aspectos relacionados con el petróleo y el gas en sus vertientes upstream y downstream.

En lo que a la interacción entre sectores se refiere, el programa B2B para el contacto directo entre profesionales será, al igual que en sus anteriores ediciones, uno de los elementos estratégicos de World Maritime Week. Este programa de entrevistas concertadas entre compradores invitados y expositores ofrece un espacio de negocio necesario para que prescriptores y suministradores puedan intercambiar información.

World Maritime Week mantiene su modelo de unión de los sectores naval, pesquero, portuario, oil&gas y energías renovables oceánicas. En la edición anterior, en pan-



Todo está preparado para la apertura de la World Maritime Week.

WMW ofrece un programa de entrevistas concertadas entre compradores invitados y expositores

demia, más de mil profesionales participarán en los principales espacios de la cita como el congreso, el área expositiva o su programa de networking o B2B. Así, volverán a presentarse los últimos avances tecnológicos y las nuevas oportunidades de negocio en la denominada economía

azul o de las industrias del mar. Precisamente, se destaca la importancia de la celebración de estas jornadas como un espacio donde confluyen sectores que distan en su realidad pero que comparten algo tan preciado y amado, como es el mar como espacio natural que ejerce de testi-

go y de potencial para la actividad económica. Al mismo tiempo, cabe recordar que en esta fase las empresas asisten con ganas y con la necesidad de recuperar estas citas que tantas oportunidades ofrecen su pulso empresarial.

En este sentido se menciona la necesidad de congregarse a los diferentes ámbitos de la economía azul con la celebración simultánea de los congresos. El sector marítimo es sin duda uno de los más relevantes, con un importante efecto tractor y gran influencia directa en la producción. En España su VAB es superior a los 32.700 millones de euros, el 3% del total nacional, y emplea a unas 945.000 personas, casi el 5% del empleo del país. El 15% del total que genera en Europa y cerca del 19%, respectivamente. Atendiendo sólo a estas cifras, es muy fácil de entender que las actividades económicas que se nutren de los recursos marinos sean un motor económico para toda España

En el área expositiva, ubicada en el salón Luxua, podremos ver firmas expositoras, astilleros de renombre como Zamakona, Balenciaga, Murueta, Navantia, Gondán o PYMAR y otras empresas líderes en los sectores que abarca el certamen. En el apartado congresual, cerca de un centenar de expertos de primer nivel mostraron su visión a lo largo de 85 horas intercambiando conocimiento. Así, el programa de Sinaval trata temas como la regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero o el impacto de nuevos diseños en los mamíferos marinos. Además, dentro de este congreso se organizaron tres mesas redondas donde se ahondaron temas como la descarbonización, la ciberseguridad o Buques de Estado.

Sector naval importante

No se puede olvidar que construcción naval en Euskadi es un sector muy pujante y tecnológicamente avanzado. Por ello, es clave para el desarrollo de las energías renovables marinas y para el desarrollo de distintas iniciativas del resto de sectores participar en este evento, en donde en to-

Primera edición de los premios World Maritime Week Awards

En esta edición World Maritime Week, cita que reúne cuatro congresos del sector marítimo en un único encuentro al más alto nivel, se ha organizado la primera edición de sus premios: World Maritime Week Awards. Con el objetivo de reconocer la labor de los profesionales del sector marítimo y los proyectos en los que están sumergidos, se distinguirán cuatro categorías, uno por cada congreso del foro: Sinaval, Eurofishing, Futureport y Ocean EnergyConference. La primera edición de los World Maritime Week Awards 2023 se plantea como una oportunidad de celebrar los éxitos del sector marítimo, premiando a aquellos actores que contribuyen a la mejora continua de la industria. Las candidaturas podían ser iniciativas desarrolladas a nivel local, regional, nacional o internacional. Así, cualquier profesional del sector podrá participar en estos galardones: empresa, persona física, organización institucional, ONG, gremio de trabajadores, universidad, centro académico, municipio u otro tipo de agente que fomente el desarrollo del sector marítimo a través de un producto, servicio, proyecto puntual o periódico o puesta en valor de las actuaciones que contribuyan a la mejora de industria marítima. Miembros de los Grupos de Trabajo y Secretaria Científica de WMW, profesionales de reconocido prestigio del sector marítimo, conformarán el jurado, que se encargará de valorar y emitir el fallo.

das las ediciones. El resto de sectores con los que comparte World Maritime Week se nutren del know-how de la construcción naval.

Por ello, Sinaval, fue el primer congreso de construcción naval internacional dedicado a la navegación limpia y sostenible y sistemas de propulsión no contaminantes, la transformación digital o la construcción naval militar, entre otros. Por su parte, la temática principal de Eurofishing es recoger los problemas que padece el sector naval. Además, este congreso acogerá la ya habitual jornada de Atuneros y otras reuniones privadas de diferentes entidades y agentes del sector.

El congreso portuario Futureport abordará temas relacionados con la digitalización y la sostenibilidad en el sector portuario. Por último, el

congreso Ocean Energy Conference se dividirá en dos grandes bloques: la diversificación de la industria naval para potenciar la energía eólica marina a través del Perte Naval y los esquemas de colaboración público-privada para el despliegue de renovables marinas.

Por su parte, en Ocean Energy Conference, que se unió por primera vez a World Maritime Week recoge el testigo de las ya tradicionales jornadas sobre energías renovables marinas, se abordaron diferentes estrategias para apoyar al desarrollo de estas energías, se presentaron diferentes oportunidades de financiación para un sector que está emergiendo y se especificaron experiencias de empresas de primer nivel que están desarrollando tecnologías para un buen aprovechamiento eficiente de la energía de las olas.

En este foro concreto, expertos en las energías undimotriz y maremotriz tratarán temas como la colaboración público-privada para el despliegue de energías renovables o la diversificación de la industria naval para potenciar la energía eólica marina a través del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (perTE) Naval. Por último, en el congreso de Oil&Gas Conference se tratan aspectos como el análisis y perspectivas del entorno energético, la transformación energética y la industria del petróleo y el gas; soluciones para la transición energética en el oil&gas y la transición de energía submarina.

En lo que al apartado de compradores se refiere cabe destacar, no solo además de una presencia estatal interesante, sino también la participación de países como México, Colombia, Turquía o Croacia.

Distinción importante

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, a través de su Secretaría de Estado, ha reconocido recientemente el carácter internacional de diez ferias que Bilbao Exhibition Centre celebrará en 2023. Así lo ha certificado recientemente en el BOE el Calendario Oficial de Ferias Comerciales Internacionales para 2023, emitiendo una resolución favorable a World Maritime Week. Esta distinción clave a eventos que, tanto en su dedicación al público profesional como al general, son espacios destacados para dinamizar y proyectar al exterior productos, servicios y actividades, y por tanto, una herramienta fundamental para la internacionalización de las empresas.

El networking base esencial del evento a celebrar en Bilbao



Los profesionales buscan soluciones a sus problemas

World Maritime Week celebrará el próximo mes de marzo su cuarta edición. La marca, lanzada en el 2017, se ha afianzado como espacio de referencia, porque ofrece a sus asistentes una agenda muy cuidada que fomenta el intercambio de conocimiento, oportunidades comerciales y contactos a todos los niveles.

WMW es un encuentro dinámico que ofrece las mejores condiciones para conectar de forma directa con el sector. El contacto directo y dar un nuevo impulso a la innovación, el conocimiento, las alianzas personales y los negocios es esencial en este sector. Cuando un certamen se pone en marcha se activa todo un sistema diseñado para generar nuevas oportunidades y cuidar la “inteligencia de negocio”. Los congresos, por su parte, tratarán temas de total actualidad, analizando en profundidad todas las oportunidades y perspectivas de negocio del sector marítimo.

La mejor manera de hacer negocio es el face to face y el networking, por lo que los encuentros B2B son uno de los espacios más valorados del certamen.

Los encuentros ofrecen un programa de entrevistas B2B, espacios de networking y zona expositiva concentrados en tres jornadas de trabajo. Los participantes recalcan que estos encuentros sirven para

incrementar el conocimiento sobre la situación del sector en España. Precisamente, en casos puntuales, el formato del evento ha sido híbrido en ponencias y en encuentros B2B con compradores extranjeros.

Por ello, el éxito de WMW es la combinación de estos espacios y, por supuesto, el contar con un programa congresual de primer nivel. La participación de expertos de los distintos ámbitos convierte la cita en una convocatoria marcada en la agenda de muchos profesionales, que necesitan horas de análisis para acercarse a las claves que determinarán su actividad en un futuro próximo. Igualmente mantiene la iniciativa muy valorada por nuestros clientes. Para ello se ha trabajado con los países marcados como estratégicos en Europa, Latinoamérica y Oriente Medio, poniendo el foco en los sectores de pesca y offshore.

El perfil de algunas firmas expositoras lo dice todo. Entre ellas están firmas como: Astilleros Gondan, Astilleros Murueta, Astilleros Zamakona, Bombas Azcue, Branka Solutions, Bureau Veritas, CintranaVal-Defcar, Cluster Marítimo Español, Industrias Ferri, Navantia, Norispan, Uniport, Volvo Group, Vicinay Marine o Wärtsilä.

RELACION DE EXPOSITORES

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
 ASTILLEROS DE MURUETA Bizkaia
 ASTILLEROS ZAMAKONA. Bizkaia
 AGRUPACION DE INDUSTRIAS MARÍ-
 TIMAS DE EUSKADI Bizkaia
 BALENCIAGA S.A. Gipuzkoa
 BRIO ULTRASONICS - AJ TECNO
 Valencia
 BLUE CTRL Noruega
 BIMEP BISCAY MARINE ENERGY Bizkaia
 BRANKA MARINE ROBOTICS Gipuzkoa
 BUREAU VERITAS Madrid
 CINTRANAVAL GROUP
 CLUSTER DE ENERGÍA
 CLUSTER MARITIMO ESPAÑOL
 Madrid
 CU WG SPAIN S.A. Madrid
 DDR VESSELS XXI Asturias
 ELPRO Noruega
 ENTE VASCO DE LA ENERGI Bizkaia-
 ERMA FIRST ONE TANK Grecia
 EUSKO JAURLARITZA - GOBIERNO
 VASCO-DIRECCIÓN PESCA Y ACUI-
 CULTURA
 EUSKO JAURLARITZA - GOBIERNO
 VASCO-DIRECCIÓN PESCA Y ACUI-
 CULTURA
 EUSKO JAURLARITZA - GOBIERNO
 VASCO. PUERTOS.
 EUROPA AZUL S.L. Gipuzkoa
 EXPOMAR Lugo
 FORO MARITIMO VASCO Bizkaia
 GLO MARINE LTD. Rumanía
 GONDAN Asturias
 INDUSTRIAS FERRI S.A. Pontevedra
 INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
 IMES AlemaniaKP SENSORS Dina-
 marca
 NAVALIA Pontevedra
 NAVANTIA S.A. Madrid
 NORIS Alemania
 PALFINGER Madrid



MICRODATA DUE Italia
 NORISPAN INGENIERÍA .Pontevedra
 OLCESE RICCI Italia
 PRONAUTIC S.L. Barcelona
 ORLACO Países Bajos
 METALUX Asturias
 REVISTA ROTACIÓN Barcelona
 SAS PROCONNECTSAS Francia
 SEA HAWK Noruega
 SHIFT CLEAN ENERGY Canadá
 SINTEMAR Bizkaia
 SPEICH Italia
 STUCKE GROUP STUCKE GROUP
 Alemania
 TRAFAG ESPAÑA Bizkaia
 UAD SERVICE + VERTRIEBS Alemania
 UNITED MARINE SUPPLIERS China
 VICINAY MARINE Bizkaia
 VOLVO PENTA Madrid
 VULKAN ESPAÑOLA Madrid
 SM ELECTRICS Alemania
 TWG Estados Unidos
 XTRONICA Noruega
 WARTSILA IBERICA Bizkaia

Un comité científico
 elige temáticas de
 gran actualidad



La presencia institucional es muy importante en el transcurso del WMW.

La selección de temáticas y los ponentes es fruto del trabajo que realizan los comités científicos de cada congreso.

El comité científico de Sinaval lo conforma el Foro Marítimo Vasco y CintranaVal; el de Eurofishing, las federaciones de Cofradías de Pescadores de Bizkaia y Gipuzkoa, la Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondárroa (OPPAO), la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC), Azti y la Dirección de Pesca y Acuicultura del Gobierno Vasco. El comité científico de Futuroreport está compuesto por la Autoridad Portuaria de Bilbao, Uniport, Idom, Prosertek, Fernando Cayuela, Tratos Group y la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco; y, por último, el Comité Científico de Ocean Energy Conference lo conforman el Ente Vasco de la Energía (EVE), Tecnalía, Biscay Marine Energy Platform (BiMEP), Idom, el Cluster de Energía Vasco, PYMAR y el Foro Marítimo Vasco (FMV).

Con ponentes de primera fila

Una edición más se contará con ponentes de especial prestigio. Entre ellos, en Sinaval se abordan temas como competitividad y Resiliencia en la industria marítima europea, transición digital en la construcción naval y el transporte marítimo, sostenibilidad y descarbonización a cargo de Aitor Uriarte, Foro Marítimo Vasco; Antonio Góngora, Puertos del Estado; Christophe Tytgat, SEA Europe; Elena Seco, ANAVE; Eva Novoa, Soemmar; Francisco Esteban, Planc; Iñaki Fuldain, Astilleros de Murueta; Jaap Gebraad, Waterborne Technology Platform; Jesús Puelles, Wartsila; Jon Lasas, Branka Solutions; Mark Nicklas, European Commission; Miguel Palacio, Repsol; Miguel Sánchez, Wartsila Ibérica; Publio Beltrán, TSI; René Berkvens, SEA Europe; Rosa Usarraga, Guascor Energy.

Dentro del congreso Eurofishing se aborda la planificación Espacial Marina (MSP) junto con una jornada Atuneros Congeladores. Entre los ponentes confirmados están: Dr. Declan Tobin; Ignacio Serrats, Bermeo Tuna World Capital; Jorge Santos Gonçalves, CC-MAR; Josu Santiago, AZTI; Juan José García del Hoyo, Universidad de Huelva; Julianne Sheriffa Morel, Ministerio de Pesca y Economía Azul, República de Seychelles; Maria Isabel Artime, Secretaría General de Pesca; Torcuato Teixeira, Federación Nacional de Cofradías de Pescadores; Tsimanaorat y Paubert Mahatante, República de Madagascar.

En el congreso Futureport, Infraestructuras inteligentes se abordarán los puertos como Hubs de energía, así como la digitalización, junto con la sostenibilidad y Descarbonización Alex Garate, INGREEN; Andima Ormaetxe, Autoridad Portuaria de Bilbao; Antonio Góngora, Puertos del Estado



Empresas presentan sus novedades en una feria anterior.

; Daniel del Castillo, Navantia; David Candelario, Autoridad Portuaria de Pasaia; Francisco Esteban, Planc; Hans Rook, Ipsca; Jaap Gebraad, Waterborne Technology Platform; Jesse Fahnstock, Global Maritime Forum; Jesús Puelles, Wartsila; Jon Rozados, TECNALIA; Jordi Espín; Asociación Cargadores Europeos; José Ramón Iribarren, Siport21 | Lynn Tan, IMO; Maruxa Heras, Global Factor; Miguel Palacio, REPSOL; Pedro Otazua, Iberdrola; Ricardo Barkala, Autoridad Portuaria de Bilbao; Rosa

Usarraga, Guascor Energy; Stefan Van Hooydonck, Puerto de Amberes-Brujas.

Otro de los congresos será otro relacionado con la compra Pública Innovadora (CPI) y el Perte Naval. Entre los ponentes están Carmen Roa, IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía); Endika Aldaiturriaga; EVE (Ente Vasco de la Energía); Iñigo Ansola, EVE (Ente Vasco de Energía) y Patxi Etxaniz, Idom.

La planificación espacial marina, la situación de los atuneros, los puertos como hubs de energía, la sostenibilidad y descarbonización, la compra pública innovadora son los temas que se abordan en los diferentes Congresos

EXPOMAR.com



10-13 MAYO 2023 | BURELA (Lugo)

EXPOMAR

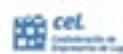
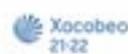
XXX XORNADAS
TÉCNICAS

XIX FEIRA
MONOGRÁFICA

XXIV ENCONTRO
EMPRESARIAL



**FUNDACIÓN
EXPOMAR**



Pescadores catalanes retiran 11 camiones de desechos marinos del litoral

Texto y fotos: Francesc Callau

Durante el 2022, más de 600 embarcaciones de las cofradías de pescadores de Tarragona, Barcelona y Girona retiraron del mar más de 70.000 litros de desechos, el equivalente aproximado a 11 camiones cuba de agua, según indica la aplicación móvil Pesca Neta, desde donde los pescadores registran la basura que sacan del mar.

La retirada la llevan a cabo tanto las embarcaciones de pesca de arrastre como las de artes menores, que representan el 79% de la flota pesquera activa de Catalunya y más de 1.200 pescadores y marineros.

Los barcos de arrastre han sido las que más volumen de desechos marinos han pescado accidentalmente, con 56.000 litros, seguidas de las artes menores, el cerco y el palangre.

El 62% de los residuos retirados son bolsas, botellas, cañas e hilos de pescar, envases de plástico, toallitas y mascarillas desechables. Las toallitas desechables son el componente mayoritario de la fracción de los plásticos.

Un millón de euros para compensar el sector pesquero

La implicación de los pescadores en esta guerra contra



Pescador de Blanes muestra los residuos recogidos

el plástico se enmarca dentro lo programa Pesca Limpia, una acción colectiva mediante la cual las cofradías de pescadores catalanas, coordinadas por las federaciones territoriales de cofradías de pescadores y la Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores, han organizado un sistema de recogida de los desechos marinos que los pescadores se encuentran en la maniobra de pesca. El proyecto incorpora embarcaciones de todas las modalidades de pesca y permite hacer visible el papel del pescador en la lucha contra el plástico en el mar.

Para consolidar este sistema de recogida de desechos marinos, el Departamento de Acción Climática y Alimentación destina a esta iniciativa un millón de euros cada año, que se reparte entre las federacio-

nes de cofradías de pescadores catalanas que participan.

Son ayudas cofinanciadas en un 75% por el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), dirigidos a impulsar actuaciones de divulgación y concienciación a la ciudadanía sobre la importancia de la lucha contra la basura marina y el imprescindible papel del sector pesquero en la limpieza de nuestros océanos. Esta iniciativa permite retirar desechos marinos, contribuir a la recuperación del mediomarino, compensar el sector pesquero por la dedicación a estas iniciativas, evaluar la incidencia que tiene el factor humano sobre la contaminación de nuestros mares, concienciar los pescadores y la ciudadanía de la importancia de mejorar la gestión de los residuos que se generan y aumentar y mejorar la imagen de los pescadores ante la sociedad en general.

El 62% de los residuos retirados son bolsas, botellas, cañas e hilos de pescar, envases de plástico, toallitas y mascarillas desechables



Los pescadores han dedicado cerca de 1.600 horas a la retirada de desechos.

El índice de esfuerzo de las labores de separación a lo largo de 2022 indica que los pescadores han dedicado un total de 1.600 horas a la retirada de desechos marinos del litoral catalán durante su jornada de pesca.

En Barcelona, por el contrario, el pico más alto de desechos se encuentra entre los meses de agosto y septiembre, relacionado con la temporada estival. Hay que destacar la consolidación de la iniciativa Pesca Neta gracias a la potente difusión que se hace desde las federaciones. La importante campaña de publicidad que se ha hecho en la prensa es-

crita, radio, web, redes sociales y merchandising, junto con la emisión de un anuncio a televisión, hace que el proyecto sea visible en todo el territorio y fomente una concienciación en la sociedad sobre esta problemática. Paralelamente, también ayuda a mejorar la imagen del pescador como firme protector y cuidador del medio donde trabaja. En Tarragona, por ejemplo, se han repartido entre todas las cofradías bolsas reutilizables hechas de plástico reciclado para evitar el consumo de bolsas desechables. Estas bolsas llevaban el lema del proyecto, "Pesca Neta hacia un mar azul".



Levanta indignación los productos que se recogen del mar.

Procedentes de todo el Mediterráneo

Además de latas, botellas, bidones de pintura, envases de diferentes tipos y toallitas higiénicas, los pescadores han sacado del mar objetos muy diversos. Entre los hallazgos más extraordinarios destacan aspersores de grandes dimensiones, juguetes diversos, neumáticos y macetas de todas las medidas. En la costa gerundense, los pescadores han podido comprobar que el origen de la mayoría de envases proviene del Mediterráneo (Francia, Italia, Marruecos) y se encuentran entre los 60 y los 220 metros de profundidad. Los pescadores de este territorio afirman que cuando se pescan más desechos marinos es en épocas de temporales o fuertes corrientes; es decir, durante los meses de otoño e invierno. Durante los meses de verano cogen menos cantidad.

Pasión por el calamar

Texto: Frederic Valls

La pesca del calamar, despierta cada año, pasión entre los pescadores recreativos. El calamar es, por la técnica de pesca en sí, y por su valor gastronómico una preciada captura.

Para la asociación de pescadores recreativos "Associació Catalana per a una Pesca Responsable" que el pasado año inició una campaña de marcaje de peces, también se ha convertido, en colaboración con la comunidad científica, en objeto de marcaje.

El pasado mes de noviembre realizaron las primeras pruebas.

Para ello Scientific Angler elaboró un protocolo básico de marcaje.

En el protocolo, al margen de establecer los requerimientos de higiene y el procedimiento de implantación

Se ha realizado el marcaje de 25 ejemplares

de las marcas, se dan las pautas de la identificación del *Loligo vulgaris* y del *Loligo forbesii*, aunque las capturas más comunes acostumbra a ser de *Loligo vulgaris*, esporádicamente también se pesca el *Loligo forbesii*.

La pesca y el marcaje se realizó en el litoral catalán, por un equipo de pescadores recreativos colaboradores de la Asociación, en los puestos de L'Ampolla, Salou, Torredembarra, Mataró y Empuriabrava.

En estas pruebas se marcaron más de 25 calamares, con dos tipos distintos de marcas. Actualmente, la Asociación esta estudiando, juntamente con investigadores especialistas en cefalópodos, la posibilidad de iniciar una campaña de marcado de 500 calamares el presente año.



Proceso del marcaje de piezas de calamar. Fotos Scientific Angler



**AUTÉNTICO
ATÚN ROJO**
THUNNUS THYNNUS



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

El primer barco que construye Armón en Barreras se entregará en verano

El grupo de Armón Shipyard va a inaugurar la primera construcción en el llamado astillero “Ría de Vigo shipyard”, ex Barreras, con el buque construcción V141 que se está construyendo en la grada número 1. Es un buque pesquero del tipo tangonero para la pesca de vieira de 50 metros de eslora y 12 metros de manga con pabellón de Argentina, en el que ya se está trabajando a pleno rendimiento.

Se dedicará a la pesca de vieira para Wanchese y se entregará en los meses de verano, posiblemente en agosto de este año 2023. Esta primera construcción será un hecho histórico para el Grupo Armón Shipyard de Vigo.

Los primeros trabajos asignados a esta unidad productiva fueron los de parte de la estructura del oceanográfico Odón de Buen del IEO, así como los de refit (reforma) de los remolcadores Getxo y Gatika, de la compañía Ibaizabal. Pero el primer barco



El nuevo barco se dedicará a la pesca de vieira y tendrá pabellón argentino

que alumbrará Astilleros Ría de Vigo será un pesquero scalloper (para vieiras).

Armón desembolsó 14,7 millones por la unidad productiva y la chatarra de los cascos del fracasado proyecto Havila, liberados de las gradas en tiempo récord. Incluyó la subrogación de un centenar de trabajadores,

Es un buque pesquero de 50 metros de eslora y 12 metros de manga

pero el traspaso de la compañía –en favor de una mercantil de nuevo cuño, Astilleros Rías de Vigo– supuso el despido de un centenar de efectivos de la plantilla. La inversión asciende a unos seis millones de euros.

La Agencia de Control Europea presenta tres patrulleras

La Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA por sus siglas en inglés), con sede en Vigo, ha crecido en los últimos años en presupuesto, competencias y capacidad operativa. Y entre esas funciones a mayores que le ha otorgado la Unión Europea

está la de reforzar la ayuda a los Estados miembros y a la Comisión Europea en el seguimiento, control y vigilancia para que se cumpla la política pesquera común. Por estos motivos ha presentado en Vigo tres patrulleras, cuyos nombres son Ocean Guardian', 'Ocean Protector' y 'Ocean Sentinel',



de unos 62 metros de eslora. También apoyarán a la UE en el marco de la cooperación de la guardia costera.

Una máquina pionera conoce la grasa y la humedad del atún en tiempo real

Anfaco-Cecopesca, Emenasa Industria, Elvan y Bolton Food desarrollan una máquina pionera que analiza la grasa y humedad de este pescado azul para mejorar su calidad.

En el marco del Programa Maquinaria 4.0 de IGAPE, ahora es posible detectar en tiempo real datos vinculados a la humedad y la grasa del atún cocido, con unos errores de precisión menores a

1% y 0,5% respectivamente, y de forma continua. Así se consigue la mejor radiografía de este pescado azul. Gracias a un ojo digital made in Galicia que actualmente aborda su fase de comercialización.

“Nuestra ilusión es que en 2023 empecemos a tener una máquina consolidada”, afirma el secretario general de Anfac-Cecopesca, Roberto Alonso, señalando que el

Tiene unos errores de precisión menores a 1% y 0,5% en humedad y grasa

tiempo hasta su puesta en el mercado dependerá de si se encuentran con algún requisito de fabricación “que haya que pulir”. Con el primer prototipo ya ejecutado, en una demostración de que la apuesta en I+D+i da sus frutos, actualmente se centran en cómo será el producto final, su diseño y distintos aspectos relacionados con la seguridad. Todo ello con el objetivo de “garantizar que la calidad sea la mejor”.



CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BARCOS

C795
ADENIA - ADENIA FISHING LTD
Buque Pesca Pelágica

ZAMAKONA
YARDS

f @ in t
zamakonayards.com

El Bahía Levante, el primer buque de bunkering híbrido del mundo



El Bahía Levante opera dentro de la flota de Cepsa en el puerto de Algeciras y fue botado por Murueta.

Desde enero de 2023 el Bahía Levante opera dentro de la flota de Cepsa en el puerto de Algeciras suministrando combustible a otros buques. Construido para el armador Mureoil para el transporte de hidrocarburos y el suministro de combustibles marinos por Astilleros Murueta en Erandio, este nuevo barco es el primer buque de bunkering híbrido del mundo, disponiendo de un sistema mixto de producción de energía mediante generadores diésel-eléctricos para la propulsión y baterías para los servicios auxiliares, lo que le permite un ahorro del 30% del consumo de

Astilleros Murueta se encargó del diseño integral del barco

combustible y una reducción de más del 35% de las emisiones de gases de efecto invernadero respecto a un buque convencional similar.

El 20 de abril de 2022 el Bahía Levante fue botado en la ría de Bilbao. Construido por Astilleros Murueta en Erandio para el armador Mureoil, el nuevo buque tiene una doble función. Por un lado, el transporte de hidrocarburos entre las refinerías y los puntos de consumo. Por otro lado, servir como gasolinera flotante, es decir, como buque de suministro de otros buques, trasladando el combustible de las refinerías a barcos de mayor porte atracados en puerto o en alta mar.

El astillero vasco se encargó tanto de la construcción del buque, su número 325, como del diseño integral del mismo, contando para ello con la colaboración y experiencia del armador en el mundo del bunkering. La generación de energía del buque se consigue mediante un sistema híbrido. Su

propulsión diésel-eléctrica está formada por cuatro grupos electrógenos que alimentan a dos propulsores azimutales de 1.700 kW de potencia cada uno que propulsan el buque a una velocidad de 12 nudos, y a una hélice de maniobra en proa de 600 kW que favorece la maniobrabilidad del buque.

Además, un sistema de baterías de Corvus Energy con una capacidad de 471 kWh le permite mantener sus servicios auxiliares funcionando durante ocho horas mientras el buque se encuentra en puerto. Como alternativa, el Bahía Levante está preparado para conectarse a la red eléctrica de tierra durante estancias prolongadas en el muelle o si es necesario un aporte extra de energía eléctrica. En cualquiera de los dos ca-

El buque consigue cero emisiones tanto acústicas como de gases contaminantes en puerto, siendo el primer buque de bunkering en alcanzar este hito en Europa.

De esta manera el Bahía Levante cumple con el objetivo de la iniciativa "FuelEU Maritime" de la Unión Europea, que busca la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por los buques, contemplando una reducción del 2% para 2025, 6% para 2030 y un 75% para 2050, siempre comparadas con los niveles de emisiones de 2020. A la vez, los buques estarán obligados a partir de 2030 a conectarse a la red de electricidad de los puertos para cubrir sus necesidades de energía eléctrica mientras estén atracados, a menos que utilicen otra fuente de



El buque cuenta con sistemas de ahorro del 30 % de combustible

energía de cero emisiones. Con 92,5 metros de eslora y 18 metros de manga, el Bahía Levante puede transportar en su interior hasta 7.757 me-

tros cúbicos de productos de petróleo repartidos en doce tanques. Es manejado por una tripulación de once personas.



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



Los encargos de los astilleros supeditados al interés extranjero

Las empresas atuneras vascas son las que mayor número de buques encargan a los astilleros nacionales. Ahí, están los casos de unidades como el Galerna Lau (Armón Gijón), Txori Zuri (Murueta) o Aterpe Alai (Zamakona Yards). Es un segmento de flota vital para los astilleros, pero también las sociedades mixtas gracias a la política de la UE están encargando buques de sus filiales en terceros países.



El Aterpe Alai fue construido por Zamakona

La flota pesquera española cerró el ejercicio 2021 con una edad media de 37 años, como figura en los registros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Es un promedio que crece de forma constante y que exhibe una realidad de múltiples aristas: falta de rentabilidad, de relevo generacional, de posibilidades de pesca en caladeros comunitarios o, durante algunos periodos, de acceso a financiación. También, de buenos trabajos de conservación a bordo. Factores que han impedido una simbiosis plena entre esta actividad extractiva y la industria gallega de construcción naval.

Solo siete de los 42 pesqueros construidos en Galicia en la última década

están censados en el país; menos de la mitad tienen capital gallego. En donde existe un potente nicho de mercado es en las sociedades mixtas. La construcción de este segmento cada día es más importante menos, de valor refugio. Pero ahora existe una desconexión: no se están haciendo apenas buques para armadores nacionales. Y, los que se encargan a cuenta de empresas de capital nacional, llevan en su mayoría un pabellón de terceros países. En la última década, las gradas de Beiramar, Marín y Burela han alumbrado más de 40 nuevos proyectos de construcción para la pesca, pero solo siete de ellos llevan bandera española.

Entre las principales excepciones figuran dos encargos para la flota atu-

Solo 7 de los 42 pesqueros construidos en la última década están censados en el país

nera, asignados a Armón Vigo y Construcciones Navales Paulino Freire (Freire Shipyard). El primero fue la construcción número 096 del astillero que dirige Santiago Martín, un macicero de 50 metros de eslora para Albacora contratado en 2015. En ese momento, además, la pesquera era una de las tres accionistas de Hijos de J. Barreras, que estaba enfrascada en el flotel para Pemex y que galopaba ya, sin atis-



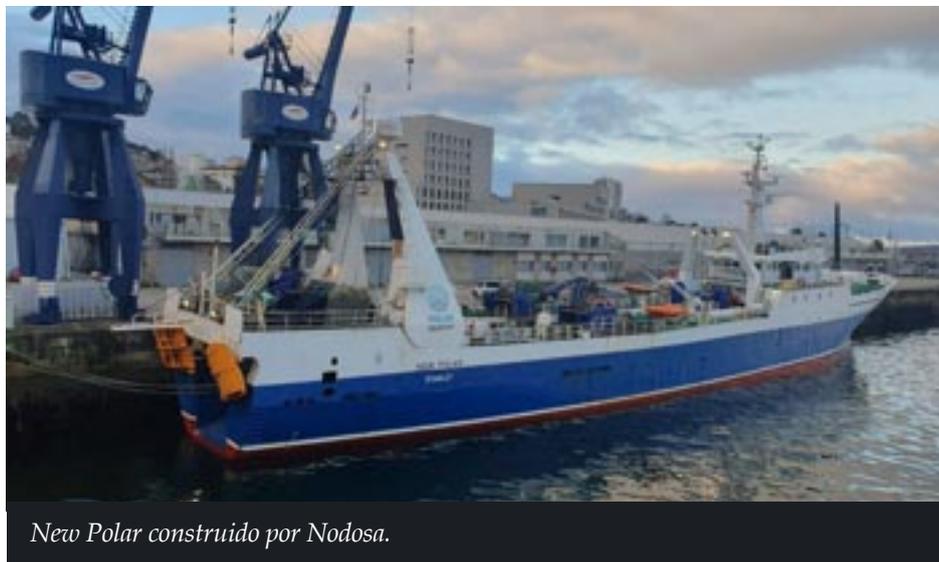
barlo, hacia su liquidación. El segundo correspondió a uno de los mayores cerqueros congeladores de última generación entregados en Europa: fue el casco 726 para la atarazana que comandan los hermanos Freire, un atunero de 77 metros de eslora para la sociedad Cantábrica de Túnidos (Calvo), bautizado como Monteraiola

En las gradas de Grupo Armón figuran otros tres pesqueros de nueva construcción y que se entregaron bajo pabellón español. Fueron encargos para las pesqueras Jadalmar, Celexus y Augadoce, este último ensamblado en las instalaciones de la compañía en Burela.

En todo caso, y por envergadura y carga de trabajo derivada de su ejecución, antes que estos tres últimos pedidos habría que ubicar el proyecto 289 de Nodosa. Se corresponde con el astillero congelador Isla de Terranova, de 50 metros de eslora y diseñado para lidiar con las duras condiciones del caladero de NAFO. Fue un pedido de Pesca Baqueiro. 



Los encargos para las Malvinas alientan nuevas construcciones



New Polar construido por Nodosa.

Además de estos ejemplos, el gran baluarte en cuanto a renovación de flota lo aportan las armadoras que operan en las islas Malvinas bajo un régimen de sociedades mixtas y matrícula de Port Stanley, así como el macropedido de Nueva Pescanova (para Namibia y Mozambique) y las contrataciones de Iberconsa para su filial en Argentina. El poder de arrastre de las empresas mixtas ha sido evidente para el sector pesquero desde los años ochenta, pero se ha avivado en los últimos años debido a las exigencias de la política comunitaria o a reglamentos como el del veto a la pesca de fondo, lo que ha disparado la exportación de barcos del Cantábrico o Gran Sol a puertos de Mauritania, Marruecos, Angola o Su-

dáfrica. En este sentido, Nodosa ha dado a luz al nuevo New Polar, arrastrero de la armadora Lafonia que se convertirá en uno de los nuevos referentes en el caladero de Malvinas. Diseñado y construido con una eslora de casi 75 metros de eslora, el astillero de Marín fue el elegido para llevar a cabo un proceso de alargamiento, tras el cual el barco rozará los 90 metros. En alianza con las sociedades malvinas Seafish y Seaview, Lafonia formó Polar Seafish y explota los barcos Robin M. Lee, Sil y New Polar, antes propiedad de Grupo Pescanova..

De esta forma, Nodosa Shipyard profundiza en la estrecha relación que mantiene con las pesqueras que trabajan en Malvinas. Y es que el pasado septiembre confirmó la

construcción del Prion, arrastrero de 85 metros para la firma Petrel Fishing Company Ltd, participada por Pescapuerta. Para esta misma firma ya fabricó en 2021 el Falcon, mientras que los últimos años también realizó unidades para Pereira (Argos Cíes) o Rampesca (los buques Montelourido y Monteferro). En la actualidad, el astillero negocia por más barcos para el caladero de cara a engrosar su cartera de pedidos.

También Orion Fishing Co. Ltd., sociedad mixta participada por Armadora Pereira y Argos Group Ltd., con sede en las Islas Malvinas, ha formalizado el contrato para la construcción de un nuevo buque pesquero arrastrero congelador con Nodosa, que será la construcción número 306 del citado astillero.

Aister cuenta con una cartera de 18 barcos muy diversificada

Aister, astillero gallego situado en Meira, Moaña, vive un momento dulce tras dejar atrás años más difíciles y después de apostar de forma decidida por dar un giro a su actividad, centrando su negocio en la construcción naval. Junto a ello cuenta con una cartera de pedidos formada por 18 embarcaciones muy diversificada, pasando por barcos para limpieza en puertos (pelícanos), un catamarán para el sector eólico de casi 40 metros de eslora y patrulleras. Las últimas, seis con destino al cuerpo de guardacostas de un país africano.

El pasado año, Aislamientos Térmicos de Galicia culminó su transformación con el traspaso de su actividad de diseño, fabricación e instalación de pantalanés y aligeró su división de habilitación para centrarse en la fabricación de barcos en aluminio.

En principio, su última construcción el catamarán de acuicultura construido por Aister y GMV se dirige a Noruega. Trabaja bajo el nombre de 'Njord'. Junto a ello es el primer buque construido en España con paneles soldados por fricción. Con 15 metros de eslora y 10 metros de manga, el catamarán 'Njord' lleva, además, una instalación hidráulica para la alimentación de todo el equipo hidráulico, una maquina y varios equipos de cubierta, entre los que están también dos grúas, una de 65 tn y otra de 33 tn.

En 2002 los astilleros Aister y GMV llegaron a un acuerdo de colaboración para la construcción de este catamarán destinado a la acuicultura del salmón para Mortenlaks. Un año más tarde y tras varios meses de trabajo, el



El catamarán construido por Aister y GMV trabajará en Noruega.

primer proyecto fruto de este partnership estratégico ya ha sido completado en las instalaciones de Aister, convirtiéndose en la construcción 84 para el astillero de Moaña y 184 para los noruegos. Se trata de una embarcación de manejo de líneas de fondeo que funcionará como una herramienta para controlar y mover las jaulas de ubicación, así como para el mantenimiento de las líneas.

35 años

El barco, muy sencillo, tiene varias particularidades. Entre ellas, cuenta con refrigeración por keel coolers, que son refrigeradores externos que van adosados al casco; lleva hélices transversales de maniobra, a proa y a popa; tiene dos motores de propulsión, con líneas de ejes con palas controlables, lo que se conoce como paso variable, y un generador.

Tras varios meses de trabajo, la unión entre los dos astilleros ha dado como

resultado el logro de un nuevo hito, al tratarse del primer catamarán que se construye en España utilizando paneles soldados por fricción.

En esta ocasión el proyecto ha contado con diseño noruego y Aister ha puesto la fabricación del casco, la instalación hidráulica y la eléctrica, las tuberías, el pintado, la habilitación y los aislamientos, aparte del montaje de todos los equipos tanto de interiores como de cubierta.

Aister nació en un taller en Alcabre, Vigo, hace 35 años, como una empresa de aislamiento y habilitación, dando su gran salto a la construcción naval con una primera habilitación para Hijos de J. Barreras. La quiebra de esta última arrastró a la auxiliar naval, pero ahora vive un momento dulce tras dejar atrás años más difíciles y después de apostar de forma decidida por dar un giro a su actividad. 

BUREAU VERITAS: SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

LA SEGURIDAD EN LA MAR SE PREPARA EN TIERRA

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

**JUAN PABLO II, buque atunero congelador construido en
ASTILLEROS DE MURUETA para PACIFIC MERCANTIL TUNA.**

T.

91 270 21 26

WEB

WWW.BUREAUVERITAS.ES



**BUREAU
VERITAS**

Ha llegado el skrei a Lofoten

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta



Una parte del bacalao se dedica al secado.



Llega el skrei..

El skrei ha llegado. En los primeros meses del invierno de cada año los pescadores noruegos lanzan este grito de júbilo ante la llegada del más acreditado de todos los bacalao. Comienza así el grandioso espectáculo de la captura de uno de los más exquisitos manjares. Las flotas se ponen en movimiento hacia las islas Lofoten donde desova la mitad del bacalao del océano. El acontecimiento se celebra por todo lo alto en esta zona de la costa atlántica situada al norte del Círculo Polar Ártico, un lugar casi sagrado en el que se situaron algunas de las mejores historias de Julio Verne y Edgar Allan Poe.

Posiblemente no haya en el mundo un país que a lo largo de su historia haya dependido tanto de la mar como Noruega. La Marina Mercante sigue siendo uno de sus motivos de orgullo y la afición a la pesca está en los genes de todos los nativos.

No hay casa rural en este país escandinavo que no tenga una o varias cañas de pescar tras la puerta de acceso a su cabaña.

SKREI, UN REGALO DE LA NATURALEZA

El bacalao en su variedad de skrei –“nómada” en su traducción del noruego–, es el actual protagonista de cualquier conversación entre pescadores y gente relacionada con el gremio, sobre todo en Tromsø, el gran centro pesquero de Nordland, en la zona norte del país. “El skrei es un regalo que cada invierno nos da la Naturaleza. Es la época en que el bacalao viene a nuestras costas procedente de las frías aguas del Mar de Barents para encontrar aquí las aguas caldeadas por la corriente del Golfo de México y desovar a plena satisfacción. Durante la travesía ejercita su musculatura, lo que proporciona una textura ideal a sus carnes que así adquieren un sabor muy especial.

Pescarlo ahora es conseguirlo en su mejor momento en cuanto a energía y fertilidad.

Las huevas son bocados de ‘delicatesen’, y el aceite de su hígado, que aún se sigue dando a los niños, está com-

Las islas noruegas reciben al rey de los bacalaos



Las adoradas kokotxas.



Los niños extrayendo las kokotxas.

probado que es uno de los nutrientes más efectivos que ha existido de siempre”, me dice un viejo lobo de mar en las proximidades de la línea del Círculo Polar Ártico.

La aparición del skrei en el mercado internacional puede hacernos pensar que estamos ante una moda que ha alcanzado el favor universal, cuando en realidad su pesca se regula desde el siglo XI y su valor e importancia ya quedó de manifiesto cuando los pescadores pagaban un tributo al rey Oysten I, consistente en cinco skreis.

El monarca, cuyo cuerpo reposa en esa obra maestra del gótico noruego que es la catedral luterana de Nidaros / Tromsø, se daba por satisfecho, lo que induce a creer que ya entonces este tipo de bacalao era muy apreciado.

El skrei se detectó en el Círculo Polar Ártico hace más de diez siglos. Desde entonces, cada año, cuando se re-crudece el invierno, comienza la temporada. Un especial ajeteo se observa en los puertos de todo el distrito de Nordland, la Noruega del norte. Es todo un espectáculo, sobre todo cuan-



Cada niño tiene su truco

En

Los tributos reales se pagaban con ejemplares de skrei

do la flota se hace a la mar teniendo como telón de fondo la muralla blanca del monte Higraavstinden de 1.161 metros de altura.

Cientos de barcos se lanzan a faenar el primer producto de la exportación noruega. "Pero no crea que todo es belleza, porque todo este movimiento de la flota pesquera está sometido a la peligrosidad de los gigantescos remolinos que se producen a la altura de las islas Lofoten", me señala un pescador.

DE CARA AL MAR

Creo que fue el escritor humorístico Conrad Nicolai Schwach, aquel que alcanzó gran popularidad en Noruega cuando cantó a su bandera en el siglo XIX, quien dijo que hace millones de años, cuando se formó el contorno marino de su país, se produjo una terrible pugna entre el mar que quería ganar terreno y la tierra que necesitaba espacio para la expansión de Escandinavia.

El resultado de aquella lucha entre ambos fue una costa que, de puro intrincada, adquiere una belleza sin par gracias a sus numerosísimas islas y fiordos. El hombre que habitó aquellos parajes por fuerza sacó provecho de aquel regalo que le había hecho la Naturaleza convirtiendo al mar en su sistema de vida.

El skrei no es una moda. Su pesca se regula desde el siglo XI

la época de los grandes veleros, se construyó una flota considerable para la exportación de pescado y madera. Pero es, sobre todo, desde el comienzo del siglo XX, cuando los armadores han hecho esfuerzos impresionantes para lograr una Marina Mercante considerada hoy como la tercera del mundo y, sin duda alguna, la más moderna. Para una población que ronda los cinco millones y medio de habitantes es un resultado digno de respeto.

Las corrientes calientes que bañan sus costas constituyen la segunda gran baza, ya que llevan consigo una enorme cantidad de peces hacia su litoral. A causa de esta migración, la pesca es en Noruega una actividad propia tan sólo de ciertas estaciones, sobre todo invierno y primavera. Sus pesquerías están consideradas mercedemente como las más importantes de Europa.

EL DILEMA DE LAS KOKOTXAS

El aprovechamiento de las cabezas de bacalao es uno de los trabajos más deseados por los niños de las localidades pesqueras. Las piezas, cuando llegan a las lonjas, son distribuidas al mercado mundial bien enteras o en plan bacalada salada sin la cabeza, que es desechada. Desde épocas inmemoriales, los hijos pequeños de los marineros han llevado a cabo una labor singular: Extraer de esas cabezas lo que nosotros llamamos kokotxas, ese tejido gelatinoso que se encuentra en la parte inferior de la barbilla, y los carrillos.

Antiguamente estas partes les eran servidas con especial ceremonia por sus padres para que se aficionaran a la pesca desde la primera edad. Con el paso del tiempo se han dado cuenta de que esas exquisiteces alcanzan unos precios muy altos en el comercio exterior y muchos prefieren ponerlas en venta a darse un atracón en la mesa.

Algunos empiezan con esta práctica a los seis años. No necesitan más que la materia prima: un gancho, donde clavan las kokotxas, y un gran plato para depositar en él las carrilleras de bacalao. La habilidad juega mucho en este proceso cuyo beneficio les puede

Las kokotxas del skrei, un gran "negocio" para los niños noruegos



El pescador muestra el gran ejemplar capturado

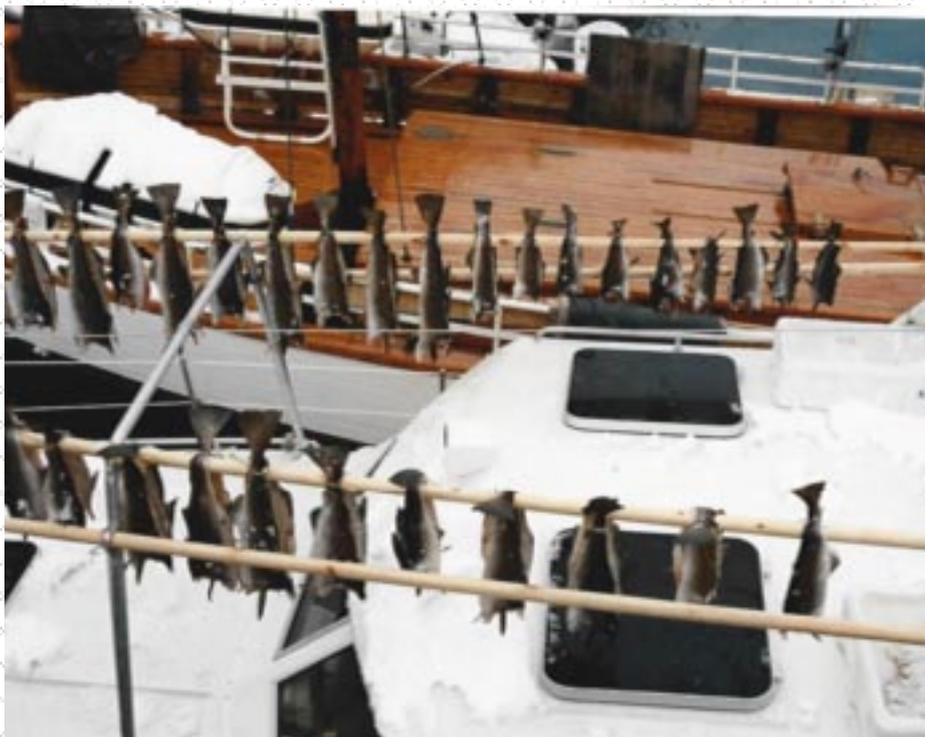


Pescado secándose en Lofoten.

suponer unas vacaciones extraordinarias.

Dependiendo de la agilidad con el cuchillo, los hay que sacan unas 40.000 coronas noruegas en una semana y los más entusiastas pueden conseguir hasta 100.000 coronas noruegas durante la temporada. La demanda de kokotxas va en aumento y se destinan principalmente a España, Reino Unido, Alemania, Francia, Dinamarca y Suecia.

Últimamente hay un sector social que protesta porque se les pone a los niños a trabajar a temprana edad ya que, de acuerdo con la Ley del Entorno Laboral, está prohibido que lo hagan con menos de 15 años. Éstos y sus familias han puesto el grito en el cielo porque la práctica se conoce desde hace siglos... "de la misma forma que, en las granjas, los hijos de los granjeros ordeñan las vacas desde que se tienen de pie y nadie se ha quejado de ello.



El tendido del bacalao para su secado es una bella estampa.



Botella de Linie-Aquavit, el licor del mar.



Certificado de que la botella ha hecho el itinerario a bordo del "Támesis".

Es todo muy natural". Los que apoyan la tradición señalan que se han hecho excepciones para el trabajo cultural. El teatro es un ejemplo.

INICIO DE AÑO EN LOFOTEN

Los pescadores de la zona acaban de vivir una de sus tradiciones más cu-

riosas relacionadas con la Navidad y el Año Nuevo: En Nochevieja suelen poner en una palangana lo que llaman "agua de pescado" o lo que es lo mismo, agua con unos papelitos que llevan escritos los nombres de las diferentes islas de Lofoten. Es creencia popular que en la nota donde a la mañana siguiente aparezcan más burbujas es donde aparecerá más pesca durante los meses de febrero y marzo, una actividad que hoy está estrictamente regulada.

En la práctica sólo son los niños quienes creen en este sistema de lotería, pero forma parte de los juegos de mesa de una fecha tan señalada como es la última noche del año. Quienes lo tienen más claro son los gastrónomos que para esos días apuestan por las kokotxas que han ido reservando, porque, según dicen, ligan muy bien con el Aquavit, un original aguardiente noruego muy relacionado con el mar.

EL LICOR DEL MAR

Olvídense del ron que popularizaron los piratas en sus aventuras literarias: El licor del mar es, sin duda, el Aquavit, un digestivo de 40 grados que tiene unas características muy especiales. Se inventó casualmente en 1805, cuando un barco velero partió de Trondheim hacia Indonesia cargado con un licor de yerbas que se pretendía vender en aquella zona del sureste asiático en un intento de abrir mercados nuevos.

La misión fue un fracaso y el navío regresó con su carga. Dos años después, alguien tomó una muestra del licor y, al paladarlo, se dio cuenta de que había enriquecido. Analizado el fenómeno se llegó al convencimiento de que aquel licor mejoraba ostensiblemente con el vaivén de las olas y el cruce del Ecuador. La fórmula fue mejorando hasta convertir al Aquavit en la bebida nacional de los noruegos.

Las buenas capturas se celebran con Aquavit, el licor del mar

El proceso comienza con la destilación de la patata a la que se añade comino, anís y unas dosis de misterio. El licor obtenido se introduce en barriles de roble que antes han sido ocupados por vino de Jerez. Tras estar reposando todo un año, los barriles son embarcados rumbo a Australia para regresar a Noruega cuatro meses después tras cruzar dos veces el Ecuador. El vaivén de las olas produce el milagro.

Como prueba de todo este proceso, cada botella de Linie-Aquavit lleva información sobre el viaje que ha hecho, con la fecha de producción y de embarque, así como el nombre del barco en el que ha hecho el trayecto. Son



Alberto López Echevarrieta y Lasse Saetre, de Bergen, con la botella de Aquavit.

datos que se pueden ver a través del cristal de la botella y del líquido. La palabra Linie que viene en la etiqueta se refiere a la línea del Ecuador que el licor ha cruzado en dos ocasiones.

Hoy el Aquavit es indispensable en cualquier celebración bajo la excusa de que ayuda a la digestión de co-

midas pesadas, aunque ciertamente combina muy bien con algunos pescados, como el arenque ahumado, que no tiene nada de pesado. No creo que sea necesario señalar que tampoco falta en reuniones donde se entonan las canciones para beber, momentos de celebración como pueden ser las buenas capturas de pesca.

ARRANKOBA
FROZEN FISH

EGIDAZU KAIA, 8
48700 ONDARROA
(SPAIN)
CIF: B-48119648
Tel.: 94 683 22 29
info@arrankoba.com

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

Rober Garay, el ilustrador que «reconstruye» nuestra historia

El ilustrador vasco, más conocido por su larga trayectoria en el campo del cómic, ámbito en donde ha sido recientemente galardonado con el Premio Cómic Vasco 2022, desarrolla además desde hace años una profusa labor como ilustrador histórico, colaborando con prensa e instituciones científicas y museográficas.

Texto: Maurice B.M.

Fotos: Inés Abaroa

Museos emblemáticos como el bilbaíno Itsasmuseum, el Arrantzale Museoa - Museo del Pescador de Bermeo, el Museo Mendibile en el Palacio de Leioa han trabajado con las imágenes gráficas de Garay, instalando en sus espacios estructuras y gráficos contruídos por éste veterano creador bilbaíno, afincado en el corazón de Urdabai. Desde su estudio de Munda-

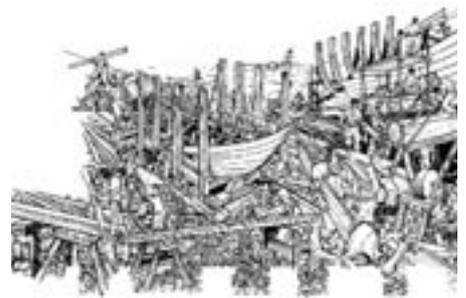
ka o recreando sus ilustraciones in situ, ha colaborado también en ilustrar con imágenes arcanas el Museo Ekoetxea - Torre Madariaga de Busturia, el Txakolingunea de Bakio, el Museo Agurtza de Santurce o el de los Oficios de Zegama. "Me interesa imaginar todo aquello de lo que existe constancia histórica a través de la memoria o de los registros escritos, pero que no se ha definido visualmente"- nos comenta, -"Llegado a ese punto me encuentro ante una apasionante responsabilidad, en la que el rigor y la comunicación con los expertos me obliga a dibujar ma-

pas mentales cada vez más precisos". Hace unos años, Garay recreó en el Museo Marítimo Itsasmuseum Bilbao La Travesía del Montserrat, la gesta de un grupo de navegantes vascos y su huida desde los astilleros Alza de Santurtzi hasta su llegada a puerto en Veracruz en Mexico.

Los fugitivos aprovecharon la procesión marinera del Día de la Virgen del Carmen en julio de 1950 para hacerse a la mar en el Montserrat, un pequeño balandro velero. "Fue una instalación histórica gráfica y conceptual en toda regla"-nos narra el autor-"contaba con un equipo que me ayudaba a representar escenografías de posguerra de mediados del siglo pasado, un toque muy emocional ya que todo el trabajo gráfico lo desarrollé allí, dibujando con tizas sobre las propias estructuras parietales de las salas del museo bilbaíno, directamente sobre el acero corten oscuro y oxidado, resultó todo un reto..." Años después, Rober Garay ha dibujado todos los paneles de la expo permanente ERAIN, que ocupa el interior de las dependencias del área de Astilleros de Ribera del propio museo, una muestra "cercana y emocional, una visita a otra era a partir de un diálogo visual entre los viejos oficios y sus herramientas".



Rober Garay es un ilustrador que trata de recuperar imágenes marítimas.



Las ilustraciones de Rober Garay reflejan muchos entornos portuarios y de las actividades navales y costeras que trata recordar.

Acaba de publicar una ilustración de una embarcación flamenca hundida en aguas de Getaria en 1524 cuando, procedente de Flandes, se dirigía al Golfo de Guinea para la trata de esclavos

Tras haber publicado varios álbumes de cómics históricos, como la saga La historia de Hendaya, con la francesa Editorial Sauré, o el trabajo histórico "Canterbury Paperen Misterioa", sobre la historia de Bermeo, prepara ahora para la misma localidad costera un nuevo trabajo de ilustración medieval sobre el que apenas quiere desvelarnos nada, "estoy en plena producción de un material gráfico que va a sorprender, con un equipo de historiadores fabuloso. Un Bermeo desconocido, ambientado en 1488, de estética brutal. Toca esperar.." La recreación de los ambientes portuarios del puerto de Santurtzi en los años sesenta pone en contexto la visita exterior del museo Agurtza de esa localidad, en el perímetro de esa mítica nave. El barco Agurtza es un magnífico ejemplo de

los pesqueros de madera, que faenaban en nuestra costa. Construido en 1968 en los astilleros Murélagas de Lekeitio, el Agurtza, estuvo dedicado a la pesca de superficie durante la segunda mitad del siglo XX, tanto en la costa cantábrica como en mares lejanos. Santurtzi lo adquirió cuando estaba a punto de ser desguazado, convirtiéndolo en el Centro de interpretación de la Técnica de Pesca. En torno al barco Agurtza, se construyó un tinglado de madera que recuerda a los antiguos astilleros de ribera que poblaron el litoral cantábrico hasta hace unas décadas. "Trabajé sobre unas estructuras enormes de madera, que documentan un ambiente de tingladillos y aglomeraciones portuarias fascinantes." -comenta Garay- "Irrepetibles tiempos míticos de nuestros puertos vascos." 

Arqueología Submarina, dibujando barcos hundidos

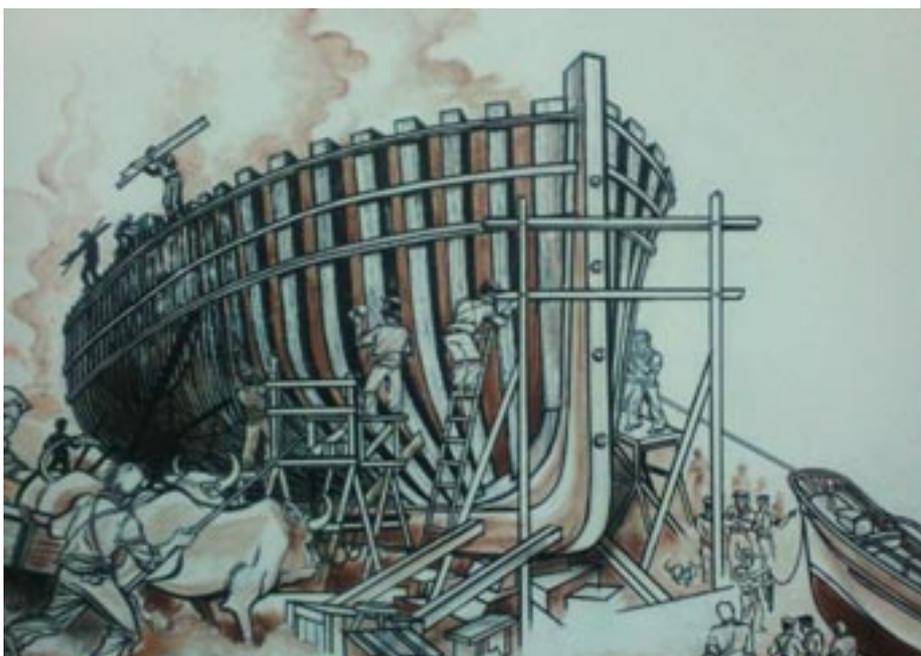
La última colaboración gráfica de Rober ha sido con la prestigiosa Sociedad de Ciencias Aranzadi, con la que ya había colaborado en alguna ocasión anterior. El hallazgo del pecio de un barco hundido, el Iturritxiki, hizo que se impusiera una reconstrucción visual del conjunto sumergido. Nos lo cuenta Garay: -“Iturritxiki es el nombre que le dieron los arqueólogos a una embarcación flamenco hundida en aguas de Getaria en 1524 cuando, procedente de Flandes, se dirigía al Golfo de Guinea para la trata de esclavos. Y yo, que también soy buceador, me veo ilustrando la escena, imaginar la emoción”.

Garay ya había colaborado anteriormente con Aranzadi, pero curiosa-

mente, en su faceta de descubridor. Nos lo relata él mismo: -“La exploración es otra de mis pasiones, y mi primer contacto con Aranzadi fue precisamente por el descubrimiento que hice en 2014 de una Cantera Medieval Molera en un remoto litoral de la costa vizcaína.”.

Allí se puso en contacto con el conocido etnógrafo e investigador Javier Castro, que certificó aquel hallazgo a través de la Sociedad de Ciencias. Años después, Garay también ha descubierto algunos objetos como anclas de piedra, munición postmedieval y dos yacimientos prehistóricos, aunque, como él mismo dice: -“Esa es otra historia”. El proyecto de ilustrar el hundimiento y pecio del

Iturritxiki surgió ésta vez de Ana María Benito, arqueóloga submarina e investigadora de Aranzadi, que sugirió a Garay la creación de un desplegable de gran formato que pudiera encartarse en la solapa de su nuevo libro. Una obra de 225 páginas recientemente publicada, que recopila toda la información rescatada hasta el momento de las entrañas de éste yacimiento submarino. Este santuario localizado en Getaria y comenzado a excavar a finales del siglo XX, nos muestra los singulares objetos que portaba a bordo ésta Urca Flamenca naufragada en el siglo XVI, como decíamos antes, con mercaderías de Centroeuropa destinadas a la compra de esclavos en África. Contiene asimismo restos de los galeones de la flota de Lope de Hoces, hundida allí mismo por los franceses en 1638. En la detallada ilustración de Rober Garay podemos reconocer detalles muy concretos, como diversas anclas líticas, anforetas, manillas, lingotes y otros elementos de la carga de hierro de una nave venaquera. Rober se despide de nosotros camino de su estudio, para enfrascarse en la recreación artística de nuevos paisajes antiguos ya olvidados. Aunque -quién sabe-, quizás se dirija a alguno de esos acantilados perdidos de nuestras costas en donde le gusta perderse, para sorprendernos con algún nuevo hallazgo que permanecía oculto a nuestros ojos desde la noche de los tiempos. 🌊

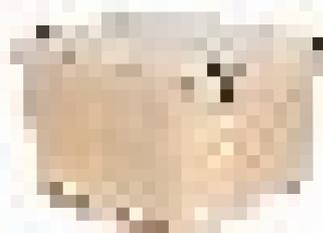
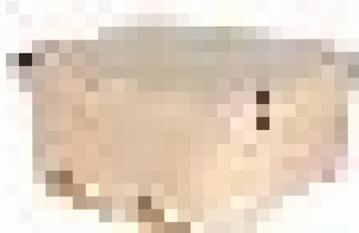
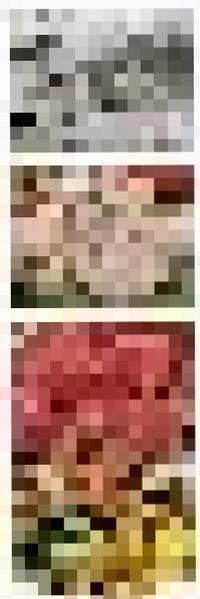


En las ilustraciones de Garay podemos recoger detalles concretos de los barcos.



El frío es oro!

El frío es oro! El frío es oro! El frío es oro!



Para obtener información detallada sobre nuestros productos y los de otras empresas del grupo, visite nuestro sitio web www.saeplast.com



A part of  rotovia

PLAST ESPAÑA S.A. | Polígono Industrial 15 | 36880 La Canza | Spain | Tel: +34 986 663 091 | E-mail: sales.spain@saeplast.com | www.saeplast.com

En atuneros congeladores productos TVMAC



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

Zona Industrial A Revolta

Pousadoiro, s/n.

36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382

E-mail: tvmac@tvmac.net

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

