

Europa Azul

Revista de la Mar

Mayo-Junio

N.º 195 • 2023





BILBAO
BIZKAIA
be basque

BILBAO — BIZKAIA
uneXpected

Síguenos en @visitbiscay
www.visitbiscay.eus





Alberto Echaluze

La Inteligencia Artificial y el blockchain hará productos más saludables y transparentes

Es un proceso cada vez más habitual pero aún poco conocido por la sociedad. Muchas empresas están recurriendo a sistemas de tecnología avanzados para verificar el origen de los productos y certificar todo el proceso de producción. La Inteligencia Artificial y el 'blockchain' están permitiendo trazar el camino que siguen los productos desde su origen hasta su venta al público y ofrecer así más garantías a los clientes, que cada vez están más preocupados por la sostenibilidad y la calidad de lo que compran. Todo como respuesta a la globalización y la creciente opacidad y abusos en las cadenas de suministro globales. De hecho, muchas empresas en Estados Unidos ahora están sujetas a nuevas normas que requieren demostrar que en la fabricación de sus productos no se han visto implicados trabajadores en condiciones de explotación de ninguna parte del mundo. Sobre todo después de que el Congreso estadounidense prohibiera hace un año comprar productos procedentes de Xinjiang (noroeste de China) por las condiciones de abuso laboral a las que, según sus investigaciones, están sometidas más de 100.000 personas de la minoría étnica de los uigures. El problema es que esta región produce el 85% del algodón chino y el 20% del que se vende en todo el mundo, por lo que es muy difícil que la ropa fabricada en China que se vende en Occidente no tenga su origen en Xinjiang.

Los propios clientes también exigen pruebas de que ciertos productos sean sostenibles y se hayan producido bajo todas las directrices éticas. Esto es necesario aplicar en la pesca, en el que muchos de los productos que entran en el mercado no cuentan con una garantía de información sobre su origen y procedencia. De esta forma, se podrá evitar el fraude tan habitual en muchas empresas que dañan con su acción la producción comunitaria. Mediante el fraude consiguen acceder a los mercados sin cumplir ningún requisito.

Y esta es una tarea mucho más complicada de lo que parece porque las cadenas de suministro internacionales que las empresas han ido tejiendo en las últimas décadas para reducir costes son muy complejas. Una multinacional puede hoy comprar piezas de millones de proveedores de todo el mundo, sobre todo por el auge de las fábricas del sureste asiático desde el año 2000. A su vez, cada proveedor puede depender de otros cientos de empresas para fabricar esa pieza.

Las empresas encargadas de estas tecnologías tienen claro que en la próxima década la mayoría de las cadenas de suministro serán totalmente rastreables debido a que las re-

gulaciones gubernamentales cada vez serán más estrictas y estos sistemas podrán adoptarse más fácilmente por todo tipo de compañías.

Una de las multinacionales que ha comenzado a implementar estos procesos en España es IBM, que ya cuenta con algunos proyectos en diferentes zonas del país que están dando buenos resultados.

El más significativo es el de Puerto Celeiro, la principal lonja en captura de merluza de pincho donde se concentra casi el 30% de toda la capacidad pesquera de merluza en aguas europeas. IBM y Laberit han creado un sistema basado en 'blockchain' que permite gestionar la trazabilidad de este pescado entre los distintos participantes de la cadena de suministro y aportar más transparencia al consumidor final. En un clic se puede conocer el origen del producto, cuándo se ha pescado y los procesos por los que ha pasado hasta llegar a los restaurantes o al consumidor. Estos están más concienciados con una dieta saludable, adquirir productos sostenibles y con llenar su cesta de la compra con productos auténticos». Las empresas cada vez se implican más en estas prácticas porque los consumidores están más concienciados 

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.

CORRESPONSAL ARGENTINA: CARLOS ASTORELLI. **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, 3Migrupo, www.julioruizvelasco.com

EDITA: EUROPA AZUL S.L. **Administración:** Plaza de Unzaga 9-2. Tfno 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. Tfno: 649015850

E-MAIL: jruizvelasco@telefonica.net

IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa). DEPOSITO LEGAL: SS-228-90. ISSN: 1.130-1465.5



sumario europa azul 195

Entrevista 6 a 12

Julio Morón, director gerente OPAGAC

Sector Atunero 14 a 21

Bermeo Tuna Forum

Declaración Internacional de Sostenibilidad

Energías 22 y 23

El gasóleo pesquero baja de precio

Jornada Opromar 24 a 27

La DG Mare descarta eliminar flota

El Ministro Planas anuncia ayudas para artes de pesca

Opps Cantábrico 28 a 31

Informe de la Flota Pesquera

Clara Aguilera

Industria Naval 32

Barcos sostenibles: Fondo

Opinión 34 y 35

Transición energética en la pesca

Europa 36 y 37

Intervención de Sinkevicius y de eurodiputados

Euskadi 38 y 39

Campaña de la anchoa y fracaso de la pesca de verdel

Creación de granjas de atún

Catalunya 42 a 44

Veda de arrastre

Apoyo del Gobierno catalán a los pescadores

Ports de Catalunya

Expomar 46 a 48

Declaración de Burela

Formación 49 a 53

Relevo generacional

Aprendizaje inmersivo

10 a 15

Sector pesquero

Bermeo Tuna Forum, un gran evento

El evento Bermeo Tuna Forum acogió la presentación de la propuesta de Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún. Alineado con la Agenda 2030 de las NNUU y con sus 17 objetivos de Desarrollo Sostenible (principalmente el 14 Vida submarina). El documento recoge 15 compromisos que abordan la sostenibilidad en una triple dimensión: «ofrecer opciones reales de compra responsable; que exigen una reglamentación y control eficaz en la explotación y gestión pesquera para evitar las prácticas ilegales; y que establecen la obligatoriedad de contar con sistemas de trazabilidad sólidos». Todos los agentes relacionados con el sector atunero asistieron en Bilbao y en Bermeo a unos grandes eventos que acercaron a dar a conocer las preocupaciones del sector del atún.



El evento Bermeo Tuna Forum acogió la presentación de la propuesta de Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún. Alineado con la Agenda 2030 de las NNUU y con sus 17 objetivos de Desarrollo Sostenible (principalmente el 14 Vida submarina). El documento recoge 15 compromisos que abordan la sostenibilidad en una triple dimensión: «ofrecer opciones reales de compra responsable; que exigen una reglamentación y control eficaz en la explotación y gestión pesquera para evitar las prácticas ilegales; y que establecen la obligatoriedad de contar con sistemas de trazabilidad sólidos». Todos los agentes relacionados con el sector atunero asistieron en Bilbao y en Bermeo a unos grandes eventos que acercaron a dar a conocer las preocupaciones del sector del atún.

20 a 24

Sector pesquero

«No se va a eliminar ninguna flota»

La número 2 de la DG. Maja Kirchner, reconoce «fallos en el diálogo entre la Comisión y el sector pesquero» y apunta que «no se va a eliminar ninguna flota», según las declaraciones vertidas en la jornada organizada por OPROMAR (Organización de Productores de Marín), Nueva Estrategia de Biodiversidad de la Unión Europea, tras anunciar la Comisión Europea que este arte de pesca no podrá entrar, en el 2030, en las áreas marinas protegidas (AMP), que para esa fecha serán el 30 % de las aguas comunitarias. «Desde febrero hemos leído muchos artículos en la prensa en países como España o Francia y hemos detectado un mal entendimiento sobre el paquete de medidas propuesto por la Comisión porque nosotros no queremos eliminar la captura de las especies que se pescan en el fondo del mar, lo que queremos es trabajar conjuntamente con los Estados miembros y el sector para cambiar los métodos de pesca por otros con menos impacto», dijo Kirchner.

Breves 54 y 55

El sector pesquero muestra indefensión ante la instalación de la eólica off shore

Crece el mercado de especies sostenibles

Galicia 58 y 59

Mala campaña de calamar en Malvinas

Empresas 60 y 61

Marine Instruments y Furuno llegan a un acuerdo de colaboración

Seal-Teknik

Cultura marítima 62 a 68

La teledirección naval

El galeón viajero

32 a 37

Expomar

El sector pesquero reunido en Burela clama por «su carácter estratégico y esencial»

El sector pesquero reunido en las instalaciones de Armadores de Burela debatió la situación general de la pesca, coincidiendo en la idea de que el suyo es "un sector fundamental, estratégico



co y con especial importancia cultural, social y económica en sus comunidades donde desarrolla su actividad". Debido a su importancia para garantizar la soberanía alimentaria, y ante políticas impulsadas desde Bruselas como el veto a la pesca de fondo y el Plan de Acción, las entidades reunidas han manifestado que "la próxima Comisión Europea debe priorizar las políticas alimentarias" y que, para ello, "se debe unificar la pesca y la agricultura bajo un mismo comisario", como AGRI-FISH.

48 a 53

Formación y empleo

El sector marítimo necesita trabajadores y demanda inversión en formación especializada

El sector marítimo necesita trabajadores. Su imagen negativa, el desconocimiento de su empleabilidad, su digitalización, y la descarbonización entre otros factores requieren una actuación resolutiva eficaz y una gran inversión en formación especializada para garantizar esa mano de obra. Por estos motivos diferentes instituciones



trabajan en el objetivo acercar a los más jóvenes los beneficios del sector ma-

rítimo en todas sus vertientes y sus perfiles laborales con una mayor demanda.

Los alumnos con edades próximas a la incorporación laboral puedan conocer las distintas vertientes marítimas, sectores inherentes y el gran potencial ocupacional que representan en nuestro territorio y

que debe ser aprovechado con objeto que siga afrontando su modernización.

Publicidad

Diputación Foral de Bizkaia	2
Nautical	13
Jornadas Orpagu	15
Astilleros Balenciaga	19
Oliveira	23
Itsaskorda	25
Katiak-Thiele	31
Saja Indyna	33
Nabera	37
G ^o V ^a Desarrollo Rural	41
Coterena	51
Climafrio	55
Vicinay	61
G ^o V ^a Plani Terri.Trans M.Amb	71
Grupo R. Fuertes	72



Señuelos gallegos para capturar bonito del Norte más allá de Burela.
Foto (J.R.V).

Entrevista

Entrevista a Julio Morón, director gerente de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC)

“El Acuerdo de Libre Comercio entre la UE y Tailandia permitiría la entrada de sus latas en Europa, libres de arancel ”

Julio Morón, director gerente de OPAGAC, revela en un encuentro con los medios los planes de sostenibilidad de la agrupación atunera, sus impresiones sobre la comisión del atún del Índico, la competencia desleal, el Reglamento de Control o el etiquetado. Los atuneros desolados con las excesivas y rigurosas regulaciones europeas, las reducciones de cuota y la ineficacia negociadora de la UE continúan al timón y siguen apostando por la diferenciación basada en la calidad y la triple sostenibilidad.



Julio Morón es el director gerente de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC)

Texto: Teresa Montero. Fotos: Opagac

En la 27ª reunión anual de la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC), celebrada en Mauricio del 8 al 12 de mayo, no ha habido acuerdo sobre los límites de captura para el atún de aleta amarilla. No se ha tenido en cuenta la propuesta de especies múltiples de la UE, ni siquiera por los estados costeros en desarrollo, ¿qué piensa de todo esto?

Estos países presentaron contra la propuesta de la UE una posible modificación de la gestión de rabil exclusivamente para posiblemente conseguir un aumento específico para los países en vías de desarrollo con un plan de desarrollo de flota presentado ya en la IOTC. pero

haciendo un ejercicio un poco truculento con aumento de reducción para los que pescan para conseguir ellos mayor cuota. Esa es la pelea que hay en la IOTC. Esto no llegó a ningún puerto.

Sin embargo se aprobó la medida de gestión de reducción de cuota de patudo, que nos vuelve a poner otro palito en la rueda a la UE, porque somos los que más reducciones realizamos comparados con los demás. Mientras que los demás poseen una reducción de un 6%, nosotros estamos en el 18,7%, por el hecho de porque sí, porque lo ha decidido Japón, que es el que más pesca.

Ellos pescan más de la mitad del stock del patudo. Este caso es sumamente frustrante para nosotros, pues el arte

que más captura patudo, que es el palangre, más del 54%, se arroba en el privilegio de tener una reducción menor en base a que proveen los datos de capturas para hacer los índices de abundancia. Y nosotros llevamos aportando índices de abundancia desde hace tres años y no nos han tenido en cuenta. Además, cabe sumar la reducción del 26% del rabil que nos han impuesto. Y por si fuera poco, hay seis países (Pakistán, India, Omán, Indonesia, Irán, Madagascar) que han objetado la reducción del rabil y no la respetarán.

En el Atlántico pasa igual y en el Pacífico estamos un poco mejor porque los stocks están en mejor situación y no hay tantas reducciones, pero hay que parar 72 días por obligación. Y si te pasas del límite de captura de patudo tienes que parar 80 días. No se premia la eficacia.

Como siempre, la UE a la hora de negociar las reducciones para nosotros, concede mucho más de lo que consigue y en ese sentido estamos un poco frustrados, pero al mismo tiempo reconocemos que está bien que haya una medida de gestión del patudo porque es una especie que está mal, pero al mismo tiempo no sacamos el equilibrio que se requiere para todo el reparto de la reducción.

¿Cómo cree que evolucionará la resolución sobre la mejora de los mecanismos para el cumplimiento de los medidas de la IOTC?

Que se mejore está bien. Es un avance y por lo menos algo han hecho. Lo valoramos. La UE en eso se ha empeñado bastante, era algo que llevaba pidiendo hace años. Lo llevábamos tiempo intentado forzar porque de nada sirve la aprobación de medidas sin que haya exigencias en su cumplimiento.



Morón considera que el margen de tolerancia de las descargas es clave en el futuro del sector atunero.

OPAGAC demanda que se obligue a detallar en el etiquetado de las latas, la especie, el origen y el modo en que fue pescado

Puedes estar exigiendo muchas medidas, pero si los de siempre se retrasan en su cumplimiento nunca se ponen al nivel de los que cumplimos.

Porque si un país presenta objeciones a una medida no está obligado a acatarla.

Cierto. Esto no es lo adecuado, pero por desgracia es una mecánica que es en la única ORP (Organización Regional de Pesca) en la que está funcionando. Se está haciendo de manera sistemática desde hace cuatro o cinco años, cuando empezaron ciertos países de la zona norte del Índico. Es muy poco constructivo. En el resto de las ORPs en las que trabajamos se trabaja con el consenso y se aprueban medidas que todo el mundo acepta. El problema ha surgido cuando delegaciones que van a la reunión de la IOTC aprueban una

medida y cuando regresan a su país, desde su Gobierno les dicen: ¿Pero qué has aprobado? Y lo objetan para no cumplirlo y ahí surge el problema. Esta mecánica que se ha desarrollado con anterioridad es bastante difícil de erradicar.

Pero una buena noticia ha sido la adopción de sistemas de seguimiento electrónico. ¿Ya existen unas directrices y se sabe cómo se va a empezar?

Por lo menos los estándares de observación electrónica ya se han aprobado. Eso ya es un avance y está bastante bien, otra cosa es que se vayan a aplicar. En otras ORPs llevamos años exigiendo esta aplicación.

Por ejemplo, los palangreros que dicen que tienen que tener una reducción menor de capturas porque dan información, pues que sean transparentes y establezcan sistemas de observación electrónica a bordo. Y si lo hacen, que reciban entonces una compensación por su cuota. Pero los asiáticos siempre y sistemáticamente se están negando a tener observación electrónica a bordo en todas las ORPs, pero los demás seguimos empujando.

Entrevista

¿Y su opinión en cuanto al cierre voluntario de las pesquerías de atún de aleta amarilla o la opción para reducir voluntariamente las capturas anuales?

Por supuesto no nos beneficia porque España tiene la obligación de reducir un 26% y los demás están haciendo lo que quieren. Ocurre que todas las reducciones que se consiguen de los que estamos reduciendo, se ven sobrepasadas por los aumentos de los que han objetado y claro el equilibrio de la medida de gestión se queda un poco en el aire. Estamos esperando la reunión del comité científico en diciembre que revisará la evaluación del rabil y vamos a ver qué resultados arroja.

Entonces, ¿la valoración global de esta reunión celebrada en Mauricio?

Yo siempre he dicho que hemos perdido 2 a 1. La decisión de estudiar los impactos y posibles nuevas medidas de gestión para los FADs (dispositivos agregadores de peces) basadas en la ciencia es un pasito, pero nos han colado la reducción del patudo y no nos han reducido la del rabil, con lo cual, 2-1.

Por otra parte, háganos sobre la línea de trabajo actual y proyectos de OPAGAC.

Seguimos apostando por la sostenibilidad integral entendida en sus tres vertientes: social, medioambiental y económica. Como sabéis llevamos mucho tiempo trabajando en esta diferenciación con el resto de competidores que tenemos en el mundo. Después de haber invertido mucho tiempo y dinero en obtener las certificaciones, para mantenerlas tenemos que seguir invirtiendo, trabajando, mejorando e intentando que las ORPs avancen en mantener los stocks de atún tropical en buen estado. Y para eso, aparte de tener seis de los 12 stocks que explotamos certificados con MSC (Marine Stewardship Coun-

“Invertiremos 7 millones para certificar con MSC la sostenibilidad de la totalidad de las capturas de nuestra flota”

cil), estamos intentando conseguir la certificación de los otros seis y mantener el volumen ya certificado en el nivel exigido por el sello. Lo que obliga a mayor trabajo e inversión. OPAGAC invertirá siete millones en 2023 y 2024 para certificar con MSC la sostenibilidad del 100% de sus capturas. Se convertirá en la primera flota del mundo en lograrlo. El 50 % de sus capturas certificadas con el sello MSC en 2022 supuso una inversión de 17.3 millones de euros.

Y al mismo tiempo, con todos los avances logrados con Atún de Pesca Responsable (APR), la certificación de AENOR, estamos teniendo cada vez más barcos certificados, aparte de los de OPAGAC. Llegamos a 64, y la producción ha aumentado a más de 500.000 toneladas. Esto nos da una gran fuerza porque marcas como Isabel, Campos y Atunlo se han comprometido a comercializar su atún con la marca APR y están aumentando las ventas. Isabel lo tiene de forma establecida para toda su producción y Campos va aumentando su implicación según va teniendo aceptación y lo está utilizando como instrumento de marketing porque hay que diferenciarse en este mercado.

En este marco de diferenciación y competencia, ¿a qué reto se enfrentan?

Tenemos un problema fundamental, el reconocimiento y la competencia con la marca blanca, que se suministra de atún de procedencias (mayoritariamente de flotas del sudeste asiático) que el consumidor no sabe diferenciar. Frente a eso, OPAGAC ofrece calidad y sostenibilidad comprobable mediante un sistema de

trazabilidad, que tanto el sello APR y MSC nos garantizan y que muestra qué barco ha operado, de dónde viene y que ese atún se ha pescado con condiciones de sostenibilidad medioambiental y social. La sostenibilidad social supone cerca de un 30 % de los costes operacionales de las flotas responsables, cuya rentabilidad, señala OPAGAC, depende ineludiblemente de la exigencia a las importaciones al mercado comunitario de los mismos estándares en materia socio-laboral.

Tenemos una competencia desleal de flotas asiáticas, cuyo atún (ya preparado en lomos) entra en el mercado europeo de manera libre, sin aranceles. Frente a esta situación y el incremento en los últimos 15 años de la marca blanca, que es capaz de competir por un precio muy barato por la materia prima procedente de flotas asiáticas, nosotros proponemos dar calidad y sostenibilidad.

Esa es la línea que queremos mantener y en la que estamos invirtiendo tiempo y dinero. Nuestra inversión de siete millones en proyectos, como la mejora de los FADs con materiales no enmallantes y biodegradables, el programa de tecnología blockchain que garantice la trazabilidad de las capturas y el destinado a evaluar y mitigar el índice de mortalidad de la pesca incidental, se multiplicará por dos o tres por cambios en procesos en la mar. En muchos de los proyectos contamos con la ayuda del Plan de Producción del MAPA, que al ser cofinanciado exige mucho compromiso de los armadores.

Ante esta perspectiva, ¿consideran el incremento de miembros en OPAGAC?

Nuestra organización no está abierta a todo el mundo, se deben cumplir unos mínimos. Es obligatorio el sello APR para entrar. No vamos buscando socios, son las compañías las que se acercan. Respecto al sello de AENOR, nosotros si vamos buscando compañías que se quieran unir para conseguir más producto en el mercado. Y ahí si hemos avanzado bastante porque todo el grupo ANABAC (Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores) ha adoptado el sello APR. Y la organización francesa de productores de atún congelado, ORTHONGEL, está hablando con ACNOR, la equivalente a AENOR en Francia, para unirse al proyecto de sostenibilidad.

De hecho, hace tres años, hemos creado el grupo atunero Europêche Tuna Group, en el cual nos hemos juntado las tres organizaciones atuneras europeas (ANABAC, ORTHONGEL y OPAGAC) para hacer piña en Europa porque nuestra flota está en riesgo. de supervivencia. Con las regulaciones europeas estamos en un riesgo serio de seguir operando bajo bandera europea y ante esa amenaza hemos logrado que todos los europeos nos unamos, aunque haya habido mucha pelea interna y competencia en la mar por caladeros, cuotas.... Pero hay que tener una visión más global e intentar unirnos por la amenaza que nos afecta a todos. Se están viendo las ventajas de estar todos juntos para mantener los estándares europeos y hacernos valer en los mercados, porque si la UE es tan exigente con cuestiones laborales, de seguridad marítima, medioambientales, de seguros y nosotros lo cumplimos, seríamos unos idiotas si no lo hacemos valer en el mercado. Y más aún con la que se viene encima cuando la UE y Tailandia (principal productor de latas de atún del mundo) cierran el Acuerdo de Libre Comercio, - las conversaciones fueron suspendidas por el golpe militar - que permitirá que sus latas entren en Europa libres de arancel.



Opagac promovió el sello Atún de Pesca Responsable, la certificación de AENOR

Mejorar la información de las latas de atún

La mejora de la información en las latas de atún se convierte en un aspecto incuestionable. «Estamos intentando empujar dos vías de solución. Una es la nueva Directiva de Marketing de los Productos Pesqueros, en discusión en Europa, y en la que estamos intentando a través de Europêche que todos los productos pesqueros elaborados tengan las mismas obligaciones de etiquetado en el producto, como se exige al pescado fresco. OPAGAC demanda que se obligue a detallar la especie, el origen y el modo en que fue pescado. Pero nos enfrentamos con el gran monstruo de la transformación europea, donde tienes salmón noruego o americano o bacalao ruso vendido como europeo porque lo producen. Hay un gran lobby europeo que se llama AIPCE donde están todos los transformadores de pescado de Europa (Alemania, Polonia, Austria...) que se suministran de todo el mundo para producir, y cuando los productores comunitarios les hemos exigido el

mismo etiquetado que al pescado fresco han conseguido frenarlo siempre. Esos grupos de presión son muy potentes. La otra vía es la Directiva comunitaria sobre Diligencia Debida, que se está haciendo extensiva a los suministros de todos los productos europeos, no solo los pesqueros, que obligará a las empresas de la UE y las que operan en el mercado comunitario a justificar que su suministro es sostenible social y medioambientalmente a lo largo de toda la cadena de valor. Los atuneros han pedido un régimen de control y sanción ambicioso que contribuya a garantizar que los ciudadanos europeos no consumen pescado proveniente de flotas que vulneran los derechos humanos. Pero también existe mucha resistencia por parte de grandes corporaciones europeas. Está en riesgo la propuesta y más con las elecciones tan cercanas. La Comisión está en sus últimos meses y estas iniciativas son de difícil remate. No creo que sea posible», decía Morón.

Entrevista

En breve se relanzarán las negociaciones. Y por ello, la competencia brutal por este mercado en Europa se va a recrudecer y las conserveras europeas lo van a pasar muy mal porque van a tener una competencia directa del principal productor que tiene suministro principalmente de la flota asiática que pesca en el Pacífico, y frente a eso la clave, la única forma de sobrevivir como europeos, es hacer valer lo que la UE te obliga a cumplir, y eso es lo que hemos establecido en nuestro estándar APR desde 2017, que además ya incluía el convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En un buque no puede haber nadie en condiciones de esclavitud como está ocurriendo en muchas flotas asiáticas. La OIT estima que 128.000 personas trabajan de ese modo a bordo de buques pesqueros

¿Cuáles son las dimensiones del trabajo en condiciones de esclavitud en los buques?

Un barco pesquero puede estar en la mar sin tocar puerto tres o cuatro años y es difícil comprobar que se cumplan los derechos humanos y laborales. Por desgracia, los principales países pescadores, que son China, Indonesia, Taiwán, Tailandia, Corea son los que tienen las pe-

“Las importaciones europeas de atún procedentes de flotas del sudeste asiático y sin aranceles suponían el 5 % en 2012, actualmente suman más del 50”

ores condiciones laborales y en ellos la aplicación del convenio 188 se antoja imposible. Ya está costando incluso en España donde ha habido mucha discusión entre Trabajo, Marina Mercante y Secretaria de Pesca para ver quién se hace responsable de la inspección, que no se sabe cómo se va a realizar. Esas flotas venden su pescado con todas las ventajas y garantías legales del mundo y se aprovechan unos cuantos conserveros que lo venden a buen precio, y el supermercado de turno que presume de ser sostenible y cuando hablas del atún se desentiende.

MSC pide dos cosas: una edad mínima de reclutación de marineros, y que no hayas sido condenado por delitos de derechos humanos. Es complicado que puedan auditar el campo de los derechos laborales y así lo reconocen

Por el cambio en la Comisión Europea

Julio Morón tiene claro que se tiene que producir un relevo en el seno de la Comisión Europea. «Estamos deseando un cambio y lo que no puede ser es que la política de pesca esté en la comisaría de Medio Ambiente, eso es imposible. Desde Cepesca y Europêche estamos abogando para que la próxima comisión tengo un comisario de Seguridad Alimentaria porque es lo lógico. Las dos únicas políticas comunes existentes en Europa son la agraria y la de pesca. ¿Por qué no están juntas y tienen el mismo criterio? La Organización de Productores de Pesca es copia de la agrícola. ¿Por qué no es el mismo comisario el que se dedica a asegurar que los europeos podamos comprar y comer algo producido por Europa? El actual comisario está demonizando la pesca y la producción comunitaria y va a conseguir de manera fehaciente y real que como el Reglamento de Control no se modifique, de aquí a cinco años, no queda ni el 20% de la flota comunitaria con pabellón europeo. Un barco nuestro viene a costar hoy día con la subida de materiales hasta 40 millones de euros y va a durar 40 años, y con esto, ¿cómo vas a plantearte un futuro de negocio si con tamaña inversión tienes una regulación que no te permite ni siquiera operar y con un horizonte de sanciones perpetuo? Esto no existe en ningún sector económico europeo. Además, a todo esto hay que sumar que la UE está haciendo cada vez más concesiones en todas las ORPs porque hay muchos países costeros que están pidiendo más derechos. Esto provoca que por ejemplo en Senegal se metan ocho barcos coreanos que vienen del Pacífico en vez de que sean senegaleses. La cuota que ha peleado Senegal es para los coreanos que han llegado hace dos años y no es para los pescadores artesanales senegaleses. Don Wong Industries de Corea ha comprado la fábrica de conservas de Senegal, que tiene tratado de libre comercio con Estados Unidos y Europa, para producir en Dakar atún destinado a estas dos zonas. La debilidad negociadora europea junto con la restrictiva regulación comunitaria presenta un panorama desolador para el sector. Los armadores europeos están pensando en cuál será su marco regulatorio para plantearse su futuro. Porque de aquí a 15 años tienen que tener una visión clara de por dónde tirar y ahora mismo el panorama es muy sombrío salvo que haya un cambio sustancial. Y me refiero a todo el sector, no solo a la flota atunera. El sector está desanimado y queriendo dejarlo, y si en España hubiera un plan de desguace sobre la mesa ahora mismo, el 20% de la flota se desguaza en un mes porque la gente está harta de perder dinero o no ganarlo. Trabajar en la mar, que es muy duro, y no sacar ningún rendimiento produce el hartazgo y se nota en los puertos españoles al hablar con los patronos, que se sienten sujetos a muchos controles e inspecciones a pie de puerto».

y asumen, centrándose más en el aspecto ambiental que en el social, aunque lo están trabajando para mejorar. Por desgracia, en el mercado importa más el bienestar del pez en la captura que la persona, Y eso es lo que viene ahora. Y mientras, la realidad revela que el pescado capturado por flotas asiáticas en donde campa la esclavitud llega a nuestros supermercados. Y no tenemos forma de pararlo porque es legal, pero queremos diferenciarnos. Gran parte del atún capturado por estas flotas se destina a la lata de las marcas blancas.

¿Esto ha repercutido en la evolución de las marcas blancas?

Sí. La cuota de mercado de la marca blanca ha arrasado. El mercado español hace unos 15 años tenía una cuota de marca del 40% y ahora las marcas no llegan ni al 20%. Marcas como Isabel o Calvo están totalmente relegadas, les queda nada de mercado porque incluso algunas marcas blancas han decidido poner el sello MSC en sus latas de atún. Con lo cual el beneficio que tiene un armador al certificarse no lo recuperas porque la marca blanca ya lo está haciendo con pescado de otro origen, pero capturado a saber en qué condiciones sociales. Y ese es el paradigma que nos encontramos en el mercado europeo en general. Queremos mantenernos en el mercado por la diferenciación, nuestra batalla no es el precio, sino seríamos incapaces de tener un beneficio económico con la marca blanca.

España se ha diferenciado en ser muy eficaz a la hora de aplicar técnicas de pesca, temas de explotación y hemos sido pioneros en muchos asuntos y eso nos ha dado una ventaja. Y ahora con las reducciones de cuotas y excesivas regulaciones, nuestra ventaja competitiva se reduce y entramos en la pelea del precio, en la que China nos gana e iremos desapareciendo porque hay menos gente implicada en el negocio, el relevo generacional va bajando...



La certificación del conjunto de las capturas de atún diferencia los criterios de las flotas hacia la sostenibilidad de las pesquerías.

«La cuota de mercado de las marcas de conservas de atún hoy no llega ni al 20%»

¿Mencionaba antes que la flota atunera congeladora está en riesgo?

Sí, porque las cuotas son cada vez menores y las regulaciones europeas más restrictivas. Ahora estamos en plena negociación del Reglamento de Control. Y hay un tema candente que es el Margen de Tolerancia, es decir el margen que te permiten entre lo que declara el capitán a bordo y lo que descargas. Pero ocurre que nuestra pesca incluye dos especies muy similares y por ello muy difíciles de diferenciar. Además, se captura todo a granel y el pez entra directamente a congelarse y esto hace imposible una estimación más o menos ajustada a la hora de la captura. Los científicos han escrito un documento que verifica que eso es imposible y más con la precisión del 10% exigida por el Reglamento Comunitario de Control en vigor desde

el 2009, pero España y Francia no lo estaban aplicando por su dificultad de aplicación.

En 2017 salen las cuotas en el Índico y la UE reinterpreta el artículo de control y exige a España y Francia que empiecen a controlar con el 10% por especie y desde entonces estamos teniendo muchas sanciones y bastantes problemas. Estamos bastante apurados, y estamos abogando para que se modifique esta cláusula y podamos cumplirla, pero aunque el Parlamento y el Consejo Europeo están a favor del 10% sobre el total de la captura para hacer efectiva su aplicación, y no por especie, la Comisión Europea (CE) no quiere. Como triunfe la propuesta de la Comisión, será la muerte de la flota europea. Sería la única flota del mundo a la que se aplicaría esto y no vamos a poder cumplirlo. Tene-

Entrevista

mos multas continuamente. Si se mantiene va a haber gente que se arruine, como ya ha venido ocurriendo, pues se reciben multas económicas, que ascienden a 600.000€ por expediente, se pierden las posibilidades de ayudas, incluidas las del gasoil, y esto añadido a la reducción de cuotas y a las sanciones con la retirada de puntos, de patrones y de barcos propiciará que muchos armadores se larguen a otra bandera que les deje vivir porque la UE se puede poner muy compleja.

Retomando el tema de los sellos, hay cerca de tres millones de toneladas de atún certificadas con MSC y apenas se comercializan 190.000, ¿qué ocurre?

Las ONGs medioambientalistas nos han machacado y lo siguen haciendo. Ahora tenemos el sello que certifica medioambientalmente nuestra pesquería y ¿qué hago ahora con él, qué saco yo con esto?

Porque se ha invertido mucho dinero y no veo resultados, respuesta a nuestro esfuerzo. En el supermercado no encuentras tus latas con el sello. Vendo a la conservera mil toneladas de atún MSC y me paga solo las que va a poner a la venta la marca, que son 100 toneladas. ¿Y dónde se queda el resto? A ti te repercute solo un poquito, se queda en una miseria porque ofreces mil toneladas.

Hay determinadas conserveras que tienen sus compromisos de sostenibilidad y te dicen que hasta 2025 por ejemplo van a tener el 50% de su suministro certificado por MSC, pero a día de hoy, en 2023, hacen sus previsiones y OPAGAC no es la única flota que les surten atún con este sello y han de dejar más o menos contentos a todos, pero existe un margen considerable que no se vende. Para acceder al mercado europeo, el comprador te exige tener el sello MSC, y luego las cadenas de distribución se desentienden, la excusa de falta de su-



Una sesión de IOTC en el que se han aprobado medidas para el sector atunero.

ministro ya no sirve. Cumplen con la presión ejercida por las ONGs al tener suministro MSC, pero a costa de las flotas. Es un negocio que se tambalea y el productor final siempre es el que sufre. Somos el último eslabón de la cadena y el que más trabaja e invierte y el que menos recoge.

Muchos supermercados venden las latas a pérdidas, pero lo cubren por los gastos menores de explotación al provenir el suministro de China (allí se fabrican los lomos de atún). Frinsa y Jealsa tienen cerca del 40% ó 50% de la producción de atún en España. Son dos compañías líderes desde hace mucho con la filosofía de suministro barato para su venta de oferta. Y hoy, es la realidad, el consumidor prima más el precio y no la sostenibilidad.

El precio del atún congelado se marca en Bangladesh y eso nos condiciona. Una idea, sería salir de la lata. Habría que dedicarse a producir lomos de atún y venderlos en ese formato, que te da más margen de beneficio. La lata no tiene futuro, va a estar condicionada por los asiáticos, a no ser que en las conserveras gallegas se automatice todo. Antes vendían el atún entero en Galicia, ahora ni el 10%. En Galicia ya no se limpia, ni prepara el atún, sale muy caro. Llega limpio y en lomos pre congelados de Asia. Esto empezó hace 15 años. La

Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO) está tratando de frenar ese acuerdo con Tailandia.

¿Tienen entonces esperanza en la presidencia española del Consejo de la UE para conseguir sus objetivos?

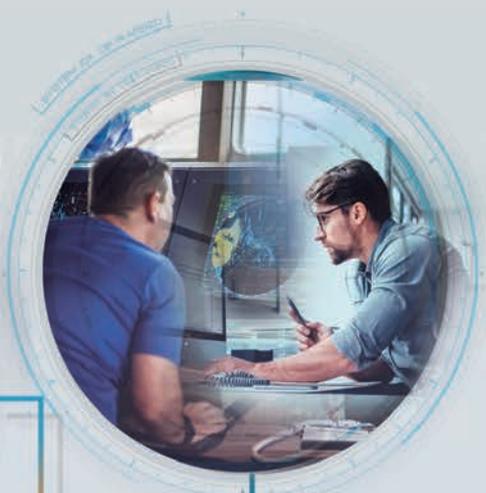
España está intentado arreglarlo antes de que le toque. Está intentado que esté negociado el Reglamento de Control, pero no a cualquier precio. De hecho, se podría aprobar antes de las elecciones europeas. La CE está poniendo una línea roja en cuanto al margen de tolerancia y está dispuesta a retirar la modificación del reglamento sino se cumple lo que ellos quieren. Y con eso está forzando a la presidencia sueca para llegar a un compromiso el día 30 y a la presidencia española para que no se encuentre el problema en su presidencia. Hemos recibido ya varias presiones de parte de España para que se negocie en su mandato, pero se trata de un asunto muy serio en el que el futuro de la viabilidad de la flota está en juego y hay que hacer las cosas bien. El reglamento tendrá una vigencia de 10 o 15 años. No voy a ceder el futuro de la viabilidad de mi flota a un reglamento que me va a cagar de por vida. El vigente lleva desde 2009. Vamos a intentar pelear al máximo hasta el último minuto. 🌊

NAUTICAL

Servicios VSAT en banda Ku y banda Ka

Cobertura global / regional

Tarifa plana
Datos ilimitados



Acceso remoto para monitorización de equipos y máquinas de a bordo



Wi-Fi gestionable a bordo



Videollamadas
Correo electrónico
Redes sociales
WhatsApp

Información meteorológica en tiempo real



Conectividad sin límites.

Nuestro Norte Eres Tú

w w w . n a u t i c a l . e s
comunicaciones@nautical.es ///+34 916 549 411



**& GRUPO
ARBULU**

Sector atunero

Bermeo Tuna Forum marca los retos para avanzar hacia una gestión sostenible del atún en todo el mundo

La conferencia del presidente del Comité de Seguridad Alimentaria Mundial, Gabriel Ferrero, abrió una jornada en la que destacó la presentación de la propuesta de Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún. No obstante, instantes antes, el viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, Bittor Oroz recordó que «en 2018 se creó Bermeo Tuna World con el apoyo de diferentes entidades en aras de lograr la sostenibilidad. Ahora están agrupadas 41 entidades que han abanderado el Bermeo Tuna Fórum. Necesitamos crear conceptos contundentes de sostenibilidad y la alianza de todos es fundamental para tener un desarrollo»

Oroz explicó que «capturamos el 10 por ciento de los túnidos tropicales y gracias a la pesca creamos 1.700 puestos de trabajo directos, 6.000 empleos en Bermeo y 8.000 a nivel mundial de forma directa para ello buscamos la alianza y la implementación de la agenda 2030 porque los aspectos geopolíticos son fundamentales».

«3.000 millones de personas no pueden acceder a una dieta saludable»



Momento de la firma de la Alianza de las ciudades del atún.

Por su parte, Gabriel Ferrero presidente del comité de Seguridad Alimentaria Mundial (CSA) expresó que «nuestras prioridades son acabar con la malnutrición y la seguridad alimentaria». Este órgano intergubernamental agrupa a 137 países. Abogó por una participación estructurada para proveer una alimentación sana y conseguir prosperidad y conseguir los 17 principios de desarrollo sostenible. Incorporan del sector privado, fondos monetarios, pueblos indígenas. Somos una plataforma interactiva que alcanza acuerdos no vinculados como el de la 2011 para un acceso responsable a la pesca y que se respetan los derechos humanos. En 2014 se implantó la inversión responsable de la pesca y acuicultura y con directrices para lograr la nutrición

Ahora bien recordó que «estamos en una situación preocupante que han empeorado desde el 2014, con el cambio climático crisis financiera, pan-

demia y guerra de Ucrania que provoca que 3000 millones de personas no adquieren una dieta sana, 120 millones están en situación de pobreza extrema, principalmente que afecta a las mujeres que están en situación precaria en el ámbito laboral.

Desnutrición

Para Ferrero, «en la Agricultura y Pesca residen los grandes retos para conseguir una nutrición adecuada. Todas las entidades de este cambio están aquí transformando los modelos de negocio y contribuir a la prosperidad. La pesca es un actor clave que sustentan medios de vida a millones de personas. se requieren 5 y 15 kilos de pienso para generar un kilo de vacuno frente al kilo de pienso para generar un kilo de atún», para lo que abogó «por la reducción de esfuerzos a las poblaciones que están en precario estado».

Sector atunero

El grueso de su intervención se basó en conseguir «tres transformaciones claves»

1-Gobernanza

2-Localización de la Agenda 2030

3-Alianza de los sistemas privados

Después alabó que «tras años de negociaciones se alcanzó el Tratado de Alta Mar que reconoce la biodiversidad extremadamente importante, con lo que la Gobernanza tiene que ser inclusiva. A nivel local, territorial con rendición de cuentas y transparencia, con informes independientes, multinivel y que integre los niveles de decisión y con metas compartida, para lo que pidió la movilización de actores estatales, inclusive los municipales para conseguir el cumplimiento de la agenda 2030».



Todos los agentes relacionados con el atún participaron en el Bermeo Tuna Forum.

IX JORNADAS INTERNACIONALES DE PESCA

SOBRE GRANDES MIGRADORES

Talento e innovación para una flota sostenible

21 de julio de 2023, A Guarda



Sector atunero

En este sentido dijo que «solo será posible desde un liderazgo local y es un ejemplo que ciudades atuneras desde abajo a arriba en el objetivo de adaptación de la agenda 2030. El territorio local puede conseguir un protagonismo clave. Euskadi es un ejemplo mundial. Junto a ello habló también de la importancia de la asignación de Bilbao como sede de la agencia mundial de localización del 2030.

En esa transformación de los sistemas alimentarios para el comercio mundial, el Comité de Seguridad aprobó el acuerdo internacional para localizar sistemas alimentarios en el ámbito rural y urbano. «La Alianza del Atún representa la unión de cadenas de valor que promulga la Agenda 2030» y remarcó «su potencial transformador que va a marcar el paso de muchos sistemas alimentarios». Invito a reforzar los acuerdos internacionales a los actores de la Alianza. «Esto puede iluminar otros compromisos de otros ámbitos».

Competencia desleal

La europarlamentaria, Izaskun Bilbao criticó la competencia desleal que están imponiendo un relato de comportamientos que llevan a cabo las flotas china y asiáticas tienen una realidad diferente aunque muestran toda su agresividad a nuestra actividad». Por ello recordó los hechos ocurridos en Senegal o las medidas de los FADS. «Estamos realizando inversiones que nada nos asemeja a otras flotas ilegales con lo que tenemos que construir nuestro relato frente a otros» También recomendó que «nuestro sector pide más transparencia y tenemos que lograr la



difusión de lo que somos y hacemos porque son muchas las cosas que hacemos bien»

Bilbao ejerció de moderadora del coloquio sobre gobernanza internacional no sin antes alertar de que en Europa «se ha instalado un relato cada vez más agresivo para desprestigiar nuestra actividad y completamente ajeno a lo que hacemos por parte de países que no cumplen criterios de sostenibilidad». Matizó que la lucha contra la pesca ilegal «cuenta con el compromiso de un sector que lo acredita cada día con actuaciones, inversiones y valores, pero necesita de la colaboración y la coherencia de los estados miembros, del sector de la transformación y de las cadenas de distribución reforzando la trazabili-

«Se ha instalado un relato cada vez más agresivo para desprestigiar nuestra actividad»

dad». En este sentido, señaló que «nuestro sector, pero también los consumidores, piden, necesitan y tienen derecho a mucha más transparencia».

Kim Stobberup, jefe del Common Oceans Tuna Project de la FAO, también destacó la Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún, un «importante hito al estar alineado con la gobernanza de la FAO y el ODS 14». Analizó la situación de los diferentes acuerdos y marcos internacionales que regulan las poblaciones atuneras y el intercambio de conocimientos entre los principales actores del sector.

Por parte del Gobierno vasco intervinieron el director de Pesca y Acuicultura, Leandro Azkue, y el secretario general de Transición Social y Agenda 2030, Jonan Fernández. Azkue expuso el apoyo científico que prestan, a través del centro tecnológico Azti, a las empresas para que «puedan realizar un

Sector atunero

mejor aprovechamiento del recurso pesquero”. Mostró que el Gobierno Vasco concedía 1,2 millones en estos 5 años apoyando a las empresas identificando líneas de sostenibilidad y en descartes. «La flota bonitera vasca consume el 60 por ciento de la cuota española y el 30 por ciento de la cuota atlántica».

Hizo hincapié en la necesidad de «mimar el pilar social de la sostenibilidad», para lo que reclamó la colaboración de la Unión Europea. «Tiene la palanca del apoyo al sector que es el mercado, y la misma exigencia que aplica a las organizaciones regionales de pesca debe aplicarla también a las importaciones procedentes de países donde las condiciones sociales y laborales no son aceptables. Somos muy buenos pescando y gestionando pero otros son mejores en la trampa. Nosotros por ello tenemos que liderar la sostenibilidad del atún».

Posteriormente, Jonan Fernández subrayó que el proceso de colaboración puesto en marcha por Bermeo Tuna World Capital “representa el modelo de aplicación de los ODS que el Gobierno vasco desearía que se aplicase en todos los sectores de actividad”. Citó a continuación cinco «motivos de satisfacción» de esta iniciativa: el modelo de autorresponsabilidad en materia de sostenibilidad, la colocación de la pesca en el centro del debate, la transversalidad entre los ODS, la plasmación de ese compromiso en actuaciones concretas y el aterrizaje de la Agenda 2030 en lo local, es decir, en Bermeo, aunque la Agenda 2030 no es conocida».

Por último, Ismael Yagüe, subdirector general adjunto de Acuerdos y Organizaciones Regionales de Pesca (ORP) del Gobierno de España, afirmó que el principal desafío con-



Las ciudades hermanadas del atún con Bermeo son Concarneau (Francia), General Santos (Filipinas), Pago Pago (Samoa Americana), Victoria (Seychelles), Manta (Ecuador) y Majuro (Islas Marshall).



La Consejera de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia con Ignacio Serrats, presidente de Bermeo Tuna World.

siste en «aunar la política ambiental y la actividad extractiva. La UE participa en 17 OROPs, 5 del atún. Recopila datos científicos, asigna cuotas de pesca y establece medidas. Genera 25000 empleos en terceros países». Comentó además que la pesca «es un bien básico dentro del Pacto Verde Europeo». Respecto a las ORP del atún, recalcó que la UE «participa en todas ellas dentro del marco de la política pesquera común». Ismael Yagüe puso de relieve la importancia del sector atunero en España, un sector «que ha hecho

un buen trabajo de sostenibilidad a través de los años». También Yagüe explicó que «contamos con otras Estrategias de diferenciación de sus productos, el desarrollo de «Sistema de observadores y contamos con grandes retos de pescar en el Índico y hemos conseguido que la UE objete a esta medida de las FADS. También se implantará un TAC del patudo como uno de nuestros objetivos para final de año. Nuestro reto es compaginar la pesca extractiva con las políticas medioambientales».

Sector atunero

«Es necesaria la unión entre todos los agentes que participan en el sector»

Representantes de Bermeo, Ecuador, Pago Pago y Seychelles analizaron los problemas fundamentales a los que se enfrentan las ciudades para lograr un pacto por la sostenibilidad del atún

Lograr un pacto por la sostenibilidad del atún requiere la colaboración de muchos agentes. Gobiernos de diferentes países y ciudades, sectores pesqueros, industrias y la propia ciudadanía son los actores principales de este difícil puzzle de construir. Si a eso se añade que cada uno de ellos tiene unos intereses económicos, culturales o sociales encajar las piezas se convierte en una tarea más difícil.

Maitane Leizaola, representante de la alcaldía de Bermeo, Agustín Intriago, alcalde de Manta (Ecuador), Archie Soliai, representante del gobernador de Pago Pago (Samoa Americana), Philippe Micheaud, representante de la alcaldía de Victoria (Seychelles) y el moderador Javier Cortés, fundador y co-director de Coop&Co y Lead Sostenibilidad, analizaron las diferentes cuestiones que, desde los gobiernos locales, pueden hacer para alcanzar un acuerdo en torno a la sostenibilidad.

Conseguir el modelo de crecimiento actual siguiendo los parámetros que marcan la Agenda 2030 requiere una colaboración entre todos y no deja de ser el punto de conflicto. Resolver esta cuestión es fundamental según los cuatro ponentes y sin perjudicar a ninguna de las partes. Aunque todos ellos, pidieron mayor implicación ciudadana. «Lo necesitamos para con-



Diferentes agentes de la pesca extractiva y transformadora, junto a las instituciones vascas organizaron el Bermeo Tuna Forum.

seguir un sector capaz de sostenerse. La percepción del consumidor es importante y tiene que verse de dónde viene las latas», declaró Soliai. Políticas comunes, reglamentos y una alianza entre gobiernos e industria han considerado fundamental para reflotar el sector. «Ahora hay tantas normas que yo no invertiría», lamentó Micheaud.

Una toma de decisiones que tiene que ser a largo plazo y marcar una agenda universal con retos concretos para los diferentes territorios. «Los inversores piensan a largo plazo porque genera menos volatilidad y esto se consigue con una propuesta público-privada», defendió Cortés.

«Los inversores piensan a largo plazo porque genera menos volatilidad y esto se consigue con una propuesta público-privada».

Cultura y arraigo

Todos aludieron al impacto que el cambio climático está teniendo en el mundo y la importancia de frenarlo para las futuras generaciones. Sin embargo, en esta realidad incidieron más los representantes de Pago Pago y Seychelles, ya que al ser islas están notando más sus efectos. Por ello, remarcaron la necesidad de ampliar las políticas sostenibles. «No se puede entender este concepto si no genera empleo, cultura, arraigo e identidad», señaló Leizaola.

Todos ellos aludieron a los planes locales o comarcales aprobados para gestionar la pesca sostenible. Pero también reclamaron una defensa del sector. «El papel de los gobierno, a pesar de las limitaciones, tiene que ser siempre defender a las familias y los trabajos», declaró Intriago. 

Maitane Leizaola: “«Las empresas atuneras locales son capaces de generar empleo de calidad»”

Maitane Leizaola, en representación del Ayuntamiento de Bermeo, sabía de primera mano la importancia del sector pesquero en la ciudad. Tanto su abuelo como su padre estuvieron muy ligados al mar. Pero un día la empresa de su padre la adquirió otra naviera y más adelante se quedó sin trabajo. Estuvimos un año sin verle y después perdió el trabajo. Fue una empresa atunera de Bermeo la que tomó en consideración esa situación y le enseñó un nuevo oficio. Por ello, calificó de «orgullo» al sector y se mostró convencida de que estas empresas «son capaces de generar empleos de calidad. El caso de mi padre es el caso del arraigo local que demuestra este sector». Leizaola defendió que los objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 no se pueden en-

tender si no generan puestos de trabajo, cultura, arraigo o identidad, entre otras cosas. También mencionó un plan futuro que engloba la comarca de Urdaibai, ya que su eje es la pesca y solo entre los diferentes municipios pueden alcanzar un consenso. «Los jóvenes tendrán la oportunidad de trabajar en el futuro en este sector atunero y conservero con lo que puedan aportar y dando valor a esta industria». Leizaola también mostró que «el flujo ciudadano de Bermeo no era, en absoluto, dirigido a Bilbao o hacia el parque tecnológico de Zamudio sino hacia el aeropuerto de Loiu, prueba de su internacionalización. De ahí que toda la innovación futura que llegue a Bermeo será siempre en función de lo que marque el sector atunero bermeano» 



 **BALENCIAGA**
SHIPYARD

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



Sector atunero

Agustín Intriago: “Es un sector de gran fortaleza económica”

Agustín Intriago recurrió a la importancia que este sector tuvo durante la pandemia que no paró trabajar para que las personas pudiesen consumir estos productos. «La industria atunera tiene una gran fortaleza económica. Es una especie de microcosmos de desarrollo para el país, por eso tenemos que defenderla», aseveró. Para ello, pidió una mejora de las condiciones de las personas que viven de ello y una hoja de ruta entre

gobiernos que ayude a su sostenibilidad. «Nosotros tenemos el Plan Manta 2035 para hacer un análisis interno de las necesidades. Es verdad que todas las ciudades tienen uno, pero tenemos que pararnos a mirar qué se hace bien y qué mal para cambiar la tendencia», afirmó. Asimismo, pidió más colaboración entre empresas y gobiernos, ya que ambos buscan lo mismo: un futuro fuerte para todos. 🌊



Archiae Solia: “Es necesario crear alianzas equitativas”

El sector pesquero de Samoa supone 5.000 puestos de trabajo. Esto supone el 85% del PIB del estado insular. Archiae Solia destacó que tienen «la flota más regulada del mundo». Sin embargo, lamentó su posición como «estado insular» sin recibir los beneficios que éstos suelen tener. «Contamos con otro hándicap que es que nosotros más el impacto del cambio climático. Tenemos

más inundaciones, problemas con el abastecimiento de agua... y necesitamos soluciones sostenibles», urgió. Para ello, pidió normas y normativas que protejan a los trabajadores y a los inversores «papel clave cuando se analiza el modelo. Es necesario crear alianzas políticas y reglamentos que sean equitativas para los distintos actores y a todos los niveles». 🌊



Phillipe Micheaud: “Hacen falta medidas de gestión serias”

Las Seychelles basa su economía en dos apartados fundamentales: la pesca del atún y el turismo. Cuando estalló la pandemia, el único de estos dos pilares que se mantuvo fue la pesca, por lo que para ellos es un sector estratégico. Sin embargo, Phillipe Micheaud sí pidió una colaboración más robusta para «hacer las cosas bien. Es necesario contar con pescadores, comunidad científica, ONGs, universidades...». La isla presume de tener pocos conflictos pesqueros, ya que siempre hubo un buen en-

tendimiento entre buques e industria y una zona delimitada para personas particulares. Una de las políticas que quiso destacar es la iniciativa FITI, que se basa en la transparencia que ha tenido una gran acogida, salvo para aquellos que participan de la pesca artesanal que han sido «más reticentes». Sin embargo, Micheaud sí hizo un llamamiento para «adoptar medidas de gestión serias y ser competitivos. Ahora hay tantas normas que yo no invertiría», lamentó. 🌊



Sector atunero



El lehendakari, Iñigo Urkullu, con Helena Orella, artífice del Bermeo Forum.

«Necesitamos la participación activa y responsable del sector atunero, en alianza con la comunidad científica, el ámbito tecnológico y las ONG expertas para dar con soluciones conjuntas»

«Ojalá que sepamos llevar este sueño a todos los rincones del planeta»

Helena Orella, artífice del evento, presentó la propuesta de Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún, que recoge 15 compromisos que abordan la sostenibilidad desde diferentes dimensiones

El principal hito de este foro fue la presentación por parte de la directora de BTF, Orella, de la propuesta de Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún. Alineado con la Agenda 2030 de las NNUU y con sus 17 objetivos de Desarrollo Sostenible (principalmente el 14 Vida submarina). El documento recoge 15 compromisos que abordan la sostenibilidad en una triple dimensión: «ofrecer opciones reales de compra responsable; que exigen una reglamentación y control eficaz en la explotación y gestión pesquera para

evitar las prácticas ilegales; y que establecen la obligatoriedad de contar con sistemas de trazabilidad sólidos».

La colaboración entre las partes para mejorar la información, la investigación y la innovación tecnológica en materia marítimo-pesquera, la defensa del trabajo decente y la equidad de género o el apoyo a las comunidades de pesca artesanal son otros objetivos que recoge la propuesta elaborada por BTWC. «En definitiva, son compromisos para proteger y preservar el medio marino, sus recursos y a todas las personas y comunidades que forman parte de esta compleja y extensa cadena de suministro», resumió la directora de BTF.

Desde la tribuna, Helena Orella exhortó a la «parti-

cipación activa y responsable del sector atunero, en alianza con la comunidad científica, el ámbito tecnológico y las ONG expertas para dar con soluciones conjuntas» que contribuyan a lograr los objetivos marcados en un documento que aspira a ser reconocido internacionalmente. «Ojalá sepamos materializar las inmensas oportunidades de este trabajo compartido para llevar este sueño a todos los océanos y rincones del planeta», concluyó.

Seguir siendo referentes

Orella hizo entrega simbólica de la propuesta de Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún al lehendakari, Iñigo Urkullu, que fue el encargado de cerrar la sesión matinal del foro. Después de recalcar el «compromiso de Euskadi con la Agen-

da 2030 porque compartimos los objetivos» y recordar que «el salitre ha marcado nuestra forma de ser y sigue siendo parte de nuestra actividad económica esencial», hizo hincapié en que «queremos seguir siendo referentes en el mundo de la pesca y sentando las bases para que siga haciéndose de forma respetuosa con el medio ambiente».

Urkullu destacó el papel de BTWC como «ejemplo de colaboración público-privada que tan bien conocemos en Euskadi» y tras subrayar que «hoy planteamos un compromiso internacional, las mismas reglas del juego para todos», ha solicitado a las Naciones Unidas que «haga suya y difunda esta Declaración que hemos creado en Bermeo»

Sector pesquero

El gasóleo cae de precio y alivia la situación del sector pesquero

El precio del combustible cae a unos niveles sustanciales que alivia la situación del sector pesquero. La caída es más de un 50% tras superar los 1,2 euros por litro durante el pasado 2022.

Los altibajos continuos llevaron a que cayera el precio del crudo por la pandemia del coronavirus— para posteriormente rebotar hasta niveles récord en medio de la guerra de Ucrania —que pisó el acelerador de la inflación—. Hoy, después de saltar entre crisis y crisis, ese in crescendo se apaga. El combustible ha vuelto a recuperar valores añorados, exentos de las ayudas que el último año se concedieron para mitigar su impacto, y su menor coste también se nota en el mar, donde los tanques se llenan con tranquilidad. En el caso de un barco de cerco, por ejemplo de unos 7.000 litros, en 2022 lo hacía por cerca de 8.400 euros, cuando ahora lo hace por unos 3.900 euros. Pero el de un gran arrastrero congelador, ha caído “en mínimos” parecidos a los de octubre de 2021.

Cabe recordar que los precios del gasóleo pesquero en España en mayo del 2022 eran un 106,6 por ciento superiores con respecto al mes de abril del 2021. Y, eso que en Francia eran un 141 por ciento superiores, en Italia un 144 por ciento y en Reino Unido un 123 por ciento con respecto a abril del 2021.

Los precios medios del combustible para uso marítimo en abril de 2022 se situaron en España en 0,97 euros-



La flota ha visto reducir el precio del gasóleo que supone una mejora en su situación.

«Los precios deberían estar entre los 0,3 a 0,4 euros por litro al ser los que predominaban antes de la crisis»

litro, en los puertos de Francia en 0,99 y en Italia, 0,95 euros-litro España.

Los precios habían seguido subiendo un 3 % en España, en Francia, un 6 %, Italia, un 4 % y el Reino Unido en un 2%.

Esta situación hizo que se plantease con topar el gasoil profesional para la pesca en los 40 céntimos el litro «como medida preventiva, que dé seguridad sobre posibles sobrecostes», exponían los armadores en el escrito que

habían remitido a Madrid y que acompañaba de facturas de una empresa pesquera concreta reveladoras de cómo se ha encarecido el gasto en combustible desde el 2018 (13.360 euros por llenar los tanques) hasta este mes (17.203 euros abasteciéndose de 10.000 litros menos).

De 0,78 a 0,55 euros litro

Desde la Cooperativa de Armadores (ARVI), el precio del combustible ha descendido “mes a mes” a lo largo del presente 2023, pasando de los 0,78 euros por litro que costaba en enero a los 0,55 euros por litro que está registrando mayo. Dicha cifra, además, nada tiene que ver con los 1,2 euros por litro que se pagaban en el ejercicio previo, cuando el bum de las materias primas, derivado del conflicto bélico que aún siente Europa, afectó con potencia a una flota que exigió medidas inmediatas para garantizar la viabilidad de su actividad.

Sector pesquero

El secretario general de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), Javier Garat, para quien los precios deberían descender hasta los 0,3 o 0,4 euros por litro pues son los que predominaban “antes de la crisis”. “En estos momentos sigue estando caro. Desde luego no tanto como llegó a estar, pero debería seguir bajando”, agrega el también presidente de Europêche, principal órgano de representación de los pescadores de la UE.

Con todo, la caída del carburante –una disminución del 50% respecto al techo alcanzado en medio de la invasión rusa– “alivia” pero no convence al sector, que recuerda que todavía se encuentra en niveles superiores a los habituales. Y a falta de la bonificación de 20 céntimos –apoyo directo que el pasado año se aplicaba sobre surtidor a fin de reducir ipso facto el coste del gasóleo marino–, los profesionales del mar siguen esperando a cobrar las ayudas habilitadas para esta temporada –cuantías de 1.100 a 300.000 euros por barco que se establecen en función de su caladero, modalidad, esloro y estimación de su consumo–.

En el caso de Jesús Lourido, gerente de la Organización de Productores del Puerto de Celeiro (OPP-77), a los precios actuales del gasóleo marino –a sus ojos también elevados– se suma un contexto complicado para el sector, sobre todo teniendo en cuenta las restricciones impulsadas desde Bruselas.



El gasóleo marino es el principal coste del sector pesquero.

«Necesitamos que el precio del gasóleo se sitúe entre 0,3 y 0,4 euros litro»

OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1825

FOR ALL YOUR ROPE NEEDS



Main Office and Factory
Rua do Outeiro nº 906, 4475-150 Gemunde - Portugal
Phone: +351 229 434 900 | Fax: +351 229 434 949
Email: joao.campos@oliveirasa.pt

WireCo
WorldGroup

Jornada OPROMAR

La DG Mare anuncia que «no se va eliminar ningún segmento de flota pesquera en la UE»

La Comisión Europea comunicó unos planes por medio del cual el arte de pesca de arrastre no podrían entrar, en el 2030, en las áreas marinas protegidas (AMP), que para esa fecha serían del 30 % de las aguas comunitarias. No obstante, la expulsión iba a ser progresiva y dejaban un plazo hasta el 2024 para que los Estados miembros definiesen las zonas en las que se aplicará la prohibición. Ahora la número 2 de la DG Mare reconoce fallos en el diálogo. Maja Kirchner, considera como «no vinculante» este plan y que «no se va a eliminar ninguna flota», según las declaraciones vertidas en la jornada organizada por OPROMAR (Organización de Productores de Marín), *Nueva Estrategia de Biodiversidad de la Unión Europea*.

La número 2 de la DG Mare reconoce fallos en el diálogo entre Bruselas y el sector pesquero y muestra la cara más amable de la Comisión en su intervención en el Congreso “La nueva Estrategia de Biodiversidad de la UE”, organizado por Opromar en la sede del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Kirchner, que realizó su alocución en castellano, reconoció problemas de comunicación con el sector y los Estados miembro y rebajó el impacto de las medidas anunciadas por Bruselas: “Desde febrero hemos leído muchos artículos en la prensa en países como España o Francia y hemos detectado un mal entendimiento sobre el paquete de medidas propuesto por la Comisión porque nosotros no queremos eliminar la captura de las especies que se pescan en el fondo del mar, lo que queremos es trabajar conjuntamente con los Estados miembros y el sector para cambiar los métodos de pesca por otros con menos impacto”.



La número 2 de la DG Mare, Maja Kirchner, habló de las mediadas adoptadas con los vetos a la pesca de fondo.

En su conciliador discurso, la representante de la DG Mare también aludió al problema que supone para el sector y la Administración el cambio de combustibles y el obstáculo de la capacidad de GT de los buques y admitió la necesidad de un cambio de regulación para mejorar la eficiencia energética de los buques “siempre y cuando ese 25% de maniobra que existe actualmente para estos cambios no sea suficiente”.

Kirchner insistió a lo largo de toda su intervención en hacer un llamamiento al trabajo conjunto (Bruselas+sector+estados miembro) y se refirió a la financiación que requiere “la transición de la flota actual a una más sostenible”. En este sentido, recordó que la Comisión ha introducido más flexibilidad en el nuevo FEMPA, pero reconoció que los fondos son limitados. Por ello, anunció, que se está trabajando para

La Comisión reconoce «fallos en el diálogo» con los sectores implicados en la pesca de fondo

utilizar otros fondos de la UE, así como inversiones privadas, “que puedan ser útiles para acelerar el proceso de transición energética”. Este proceso es necesario, recordó, para lograr el objetivo de ser neutral en carbono en 2050, así como para no repetir en el futuro el impacto que ha tenido en el sector la invasión de Ucrania con el consecuente incremento en los precios del combustible. Cabe destacar al respecto que en algunos puertos la flota no ha salido a faenar por falta de rentabilidad económica. En referen-



La jornada de OPROMAR dio a conocer la importancia del arrastre

cia al Plan de Acción, Maja Kirchner argumentó las decisiones de Bruselas en el impacto del arrastre en el mar y ci-

fró en un porcentaje superior al 70 % el efecto perjudicial de las redes en el fondo, según un informe científico:

itsaskorda

Tu aliado en la mar

Arrastre / Cerco / Mejillón

Polig. Kareaga 1, Pab.2 48.270 Markina-Xemein (Bizkaia) SPAIN · Tel.: +34 946 169 408 · info@itsaskorda.es · www.itsaskorda.es

Jornada OPROMAR

“Para la CE es importante continuar con la pesca pero de otra manera, con menos impacto en el fondo del mar en comparación con otras redes utilizadas hoy en día”, señaló.

En este sentido, dijo que la Comisión entiende que “el miedo del sector” con respecto a que llegue el final de las redes fondo y, con él, el fin de la captura de especies que se pescan con este arte, como la cigala: “La cigala es un ejemplo conocido, pero hemos visto innovación en propuestas de España y Portugal y sabemos que es importante continuar con la actividad pero de otra manera, con menos impacto en el fondo del mar”.

Por último, la representante de la DG Mare insistió en la necesidad del trabajo conjunto para conseguir una transición de la pesca a una que genere un menor impacto: “Es importante comprender que, con el paquete de medidas anunciadas en febrero no se impone una obligación de Bruselas a Madrid, a Galicia, a Andalucía, a Europa. No hay una obligación en el año 2024 ni 2030, ni 2050. Lo que decimos es que hay que dialogar sobre ello para ver cómo podemos hacer esta transición necesaria de la pesca actual a la pesca que tenga un impacto menor sobre el fondo marino”, concluyó.

El director gerente de Opromar, Juan Carlos Martín Fragueiro, protagonizó en el acto de inauguración de la jornada un contundente discurso contra la demonización de la actividad pesquera por parte de la UE.

Por su parte, Teresa Coelho, secretaria das Pescas de Portugal, apeló al trabajo conjunto de España y Portugal frente a la política comunitaria: “Estamos juntos en este esfuerzo apoyando a nuestras organizaciones pesqueras”. Coelho se refirió al gran trabajo que realizan las Opp’s y a la transición energética, también en la flota, “que es un

tema de gran importancia para Portugal”.

Martín Fragueiro reclama interlocución del sector en Bruselas

Previamente, en el acto de bienvenida, el director gerente de Opromar, Juan Carlos Martín Fragueiro, inició su participación destacando las cifras del impacto de la actividad pesquera en la UE: “Desde el año 2009 donde había 5 stocks en rendimiento máximo sostenible, tenemos en la actualidad más de 60, la presión global en aguas de la UE disminuye año a año y el estado de las poblaciones sigue mejorando”. De esta forma, explicó, que en 2020, “gracias al esfuerzo realizado por el sector”, el coeficiente global de mortalidad por pesca se redujo por debajo de 1 en el Atlántico nororiental por primera vez.

Fragueiro subrayó que “todas las cuestiones que se abordan en la estrategia de la Comisión en el ámbito de la pesca tienen un gran impacto en el sector” y, pese a ello, Bruselas no cuenta con nosotros”. El director gerente de Opromar recordó que en España hay unos 805 barcos que se dedican al arrastre, el 10% de los buques de la flota nacional. “Hay un profundo malestar en el sector con la absoluta falta de interlocución de Bruselas con nosotros, los profesionales de la pesca, para la elaboración y para el despliegue de esta estrategia”.

A este respecto, recordó lo acontecido el pasado 9 de mayo, Día de Europa, “cuando las sirenas de miles de barcos sonaron en los principales puertos pesqueros para rechazar estas iniciativas. No es un rechazo irracional, sino que es el traslado de la denuncia de que muchas de estas medidas carecen un fundamento riguroso basado en estudios e impacto, y generarán más presión y conflictos en otras zonas amenazando la estabilidad de un sector con el que nada se ha consultado”.

El director gerente de Opromar insistió en que no se pueden llevar a cabo las

medidas del plan sin informes de impacto socioeconómico y recordó que “no podemos olvidar que el principio de la estrategia de biodiversidad: sostenibilidad y resiliencia, antes que a nadie, interesan al propio sector, ya que su supervivencia está en juego”.

Mesas de debate y conclusiones

Representantes de organizaciones pesqueras, de la administración y del ámbito científico protagonizaron las cuatro mesas redondas del congreso, que giraron en torno a diferentes temas de actualidad como la sostenibilidad de la pesca del arrastre; la gestión de los impactos en el ecosistema marino, la ordenación del espacio marítimo y la pesca y la alimentación.

Sin duda, la eólica marina fue una de las protagonistas de la jornada organizada por Opromar por lo que la subdirectora general para la protección del mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico, Itziar Martín, hubo de contestar a numerosas cuestiones al respecto.

Mónica Corrales Rodrigáñez, directora general de Pesca Sostenible del MAPA, resumió en varias ideas las conclusiones del congreso que congregó a numerosas personas en la sede del Ministerio. Para empezar, Corrales subrayó lo muchísimo que se ha avanzado en materia de conservación, biodiversidad y gobernanza de los océanos, al tiempo que destacó la importancia de la pesca para no sólo para la alimentación sino también para la implementación de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. 

Luis Planas: “Podremos financiar al 100 por 100 el cambio de artes para reducir capturas no deseadas”

El ministro de Agricultura y Pesca, Luis Planas, aseguró en la jornada organizada por Opromar (Organización de Productores de Marín), que «la defensa de la biodiversidad está plenamente garantizada en España». Al analizar el paquete de cuatro documentos «de naturaleza política, no jurídica» lanzados por la Comisión Europea —cuyo enfoque ya había avanzado que no comparte en absoluto—, comprueba que se ha dejado pasar la oportunidad de reconocer la aportación de la pesca a la alimentación humana. Y que, como ya ha ocurrido en ocasiones anteriores, las propuestas carecen del respaldo de un trabajo científico sólido y de un análisis preciso sobre su impacto económico y social. Porque es cierto que hay que garantizar la biodiversidad biológica, pero una cosa es clara: «No hay sostenibilidad sin rentabilidad», sentenció.

La pesca española es, dijo, respetuosa con el medio del que vive y da sustento económico a las zonas costeras y alimenticio a la población. Así que Luis Planas quiso «dejar claro una vez más que la pesca en España está dimensionada y comprometida con los recursos». Como ejemplo puso el esfuerzo de las organizaciones de productores de pesca para conseguir una actividad cada vez más sostenible en el plano medioambiental, «adaptando las redes y técnicas de pesca para minimizar su impacto».

En este aspecto, el ministro aludió a las modificaciones que se pretenden introducir tanto en el marco legislativo que regula las organizaciones profesionales del sector pesquero y acuícola (OPP) como en las normas para conceder ayudas a estas entidades. Los cambios van orientados a fomentar la constitución de nuevas agrupaciones e impulsarlas económicamente, financiando sus planes de producción y comercialización.

Destacó que el borrador del real decreto que será enviado al Consejo de Ministros incorporará a los criterios generales de valo-

ración para optar a ayudas del Fondo Europeo de Pesca y Acuicultura (FEMPA) las acciones «relacionadas con la mejora de la eficiencia energética, que fomenten la selectividad de las artes, la reducción de capturas no deseadas y que favorezcan el cumplimiento de la obligación de desembarque». Además, establece que puedan estar financiadas al 100% «aquellas medidas destinadas a la mejora de la selectividad por tallas o especies de los artes de pesca» y a reducir las capturas accesorias. Esa intensidad de ayuda estará, eso sí, supeditada «a la aportación de un estudio, avalado por un instituto oficial o universidad, en el que se analicen los resultados obtenidos y demuestre que la medida ha contribuido a mejorar la selectividad». Pero incluso en el caso de que las conclusiones del experimento no sean satisfactorias porque no se han reducido las capturas no deseadas, las acciones podrán ser financiadas en un 75 %.

Ayudas al almacenamiento

Al 100 % de la financiación también podrán optar las ayudas al almacenamiento, que se consolidan en la normativa tras su rescate por la Comisión en el paquete para atajar el impacto del covid en el sector pesquero. La intensidad total también queda reservada a aquellas organizaciones de productores de pesca en la que los barcos adscritos midan menos de 12 metros de eslora, siempre que ese subsidio que piden no sea para las acciones de siempre, como organización de congresos, acciones de promoción o embarcar observadores, entre otras.

Rebaja de cuotas y de requisitos de producción para alentar a la pesca artesanal a aliarse

En el espíritu del cambio normativo que regula la formación de organizaciones de productores pesqueros, explicó Luis Planas en el congreso de Opromar, está la de dar un mayor protagonismo a estas entidades del sector, aparte de reducir la burocracia. Las modificaciones tratan de aportar mayor fle-



xibilidad y claridad en los conceptos de forma que se que allane el camino a los productores locales a la hora de constituir entidades con las que poder beneficiarse de las ayudas asociadas y, a la vez, posibilite reforzar las ya existentes y su funcionamiento. En este sentido, el borrador de norma elimina la clasificación por segmentos. Y es que si esa tipificación resultó útil para que se formasen OPP con socios de características similares y así emprender acciones en común con más facilidad, ahora se ha observado que estos segmentos pueden suponer un obstáculo al crecimiento de las entidades ya existentes e incluso para la conformación de nuevas organizaciones de productores.

Uno de los segmentos más reacios a entrar son los pescadores de pequeña escala. La bajura, acostumbrada como está a trabajar en el marco de cofradías de pescadores. Y que quiere seguir estándolo por más que no se le faciliten las cosas y solo se les ponga la alfombra roja para mutar a OPP. Así, la orden redactada por el ministerio rebaja hasta un 75 % el valor económico de la creación de estas organizaciones de pesca extractiva entre los productores de pequeña escala —menos de 12 metros— y también rebaja los requisitos de producción. 

OPPs del Cantábrico

La II Jornada Cantábrica se celebra en Bermeo abordando las cuestiones que más preocupan al sector.

El Informe de la Flota Pesquera se presenta a las autonomías «para hacerla rentable»

El Informe de la Flota Pesquera ha sido presentada a las Comunidades Autónomas, según se dio a conocer en la II Jornada Cantábrica, celebrada en Bermeo. Este documento establecerá los diferentes segmentos de la flota en base a una fotografía de su realidad actual. A partir de ahora se contará con un Plan de Acción en el que se piensa dar participación a la flota pesquera. Este Plan de Acción va a marcar las necesidades que tiene el sector. Cada conjunto de buques quedará encuadrado en su segmento determinado y se reflejará la situación en la que se encuentran de cara a tomar medidas. Para ello, se va a abrir un diálogo, en el que se podrá dilucidar su situación y a partir de aquí si es necesario adoptar una serie de medidas como desguaces. Para este cometido se ha establecido el Informe de Flota.



Silvia Solís, Leandro Azkue y Aurelio Bilbao presidieron la mesa de la Jornada Cantábrica.

La Subdirectora General de Sostenibilidad Económica y Asuntos Sociales, Silvia Solís, incidía en que «tenemos que establecer el Plan de Acción en el que estará establecido un posicionamiento sobre la situación del sector en cuanto a los segmentos que quedan encuadrados».

El propio director de Pesca del Gobierno Vasco, Leandro Azkue, dijo que se requería una planificación de la flota «de forma más clara. El Informe de Flota se basa en datos estadísticos de hace dos años, un aspecto que considero que queda desactualizado por la situación que ha ocurrido con la guerra de Ucrania o la pandemia». En esta dirección, Azkue, ha-

«El Informe de Flota es obtener una guía de la situación dividida por caladeros y artes»

blaba que «es preciso dejar clarificado un tema muy importante como es el Informe de Flota que marca la situación en la que se encuentra la flota. Así ocurría, en el último Informe de Flota que barcos de cerco de hasta 18 metros no eran desguazables, pero de 18 a 24 sí eran desguazables. Sin embargo, los mayores de 24 años no eran desguazables. Un barco de 17,90 no era desguazable y otro de 18,20 si era desguazable. Lo pregunté, pero no se me pudo resolver. Por ello, es necesario establecer un plan que nos sirva de herramienta de instrumentación para 7 años. Hay una situación complicada. Nadie quiere que desaparezca la flota, pero hay que dilucidar qué flota

siga en la actividad para 2030 y qué flota es rentable o no, un aspecto importantísimo. Los armadores tienen que tener una previsión de cara al futuro por lo que el Informe de Flota va a ser esencial».

Según la subdirectora de Sostenibilidad, Silvia Solís, «es una obligación establecer un Informe de Flota por el reglamento comunitario y tratamos ver la situación de la flota y las pesquerías. A partir de aquí podremos establecer qué política habría que establecer para conseguir el rendimiento máximo sostenible. Nuestro objetivo con el Informe de Flota es obtener una flota rentable».

El Informe de la Flota es una guía de la situación del sector pesquero dividido por caladero y artes. «A partir de aquí se establecen determinados tamaños de buques, que nos va a dar una radiografía para tomar medidas». Por ello, Solís decía que «no podemos hablar que la flota no es rentable. Es evidente que tenemos que identificar las pesquerías que necesitan más apoyos. Hay flotas más rentables que otras que no son rentables». Solís hablaba que «existe mucha desesperanza, entre el sector, con lo que tratamos de solventar las sucesivas crisis. Se han establecido un paquete de ayudas para tratar de solventar la situación de determinadas flotas». No obstante, la subdirectora general, Silvia Solís, hablaba que «nuestra idea es hacer rentable nuestra flota. Reconocemos puntualmente que se están produciendo peticiones puntuales para no seguir en esta actividad económica, pero tenemos que establecer un diagnóstico de la situación de la flota, para después adoptar medidas».

Raúl Prellezo «No llegamos al 30% en datos del valor que está capturando un sector»

Raúl Prellezo, investigador principal del área de gestión pesquera sostenible de la Unidad de Investigación Marina de AZTI es miembro de la STCF, un órgano consultivo de la Comisión de la UE, en el que dio cuenta de los trabajos de los informes de la situación de la flota de la UE en el que se hacen segmentaciones de flota e incluso se comprueba su rentabilidad. «Los datos tienen un decalaje de 2 años. El ejercicio de proyectar unos datos tiene una complicación importante, en donde tenemos que abordarlos con un criterio común», decía Prellezo. También se llevan a cabo informes en función de las capacidades de las flotas y su rentabilidad. «Es difícil adoptar conclusiones para llegar a datos de calidad porque nos ocurre que no llegamos al 30 por ciento del valor que está capturando un determinado sector. Estamos trabajando en la obtención de los mejores datos. Nos cuesta dar con el indicador adecuado para dar con las mejores políticas». No obstante, entre los datos que aportaba estaban que la UE es la 7ª flota del mundo con un 4,2 % de capturas mundiales, con 75.000 barcos y 82.000 empleos a tiempo completo. El 85 por ciento de los barcos son de pequeña escala y suponen el 50 por ciento del empleo. La especie más importante es la merluza, con un 8 por ciento del valor, seguido por el verdel y el arenque. La flota española genera el 25 por ciento de ese valor y agrupa a 30 OPs y 6 en acuicultura. Aún así se importa 4 veces más de lo que se exporta en valor, fundamentalmente salmón, bacalao y gambas, siendo el país de origen más relevante, Noruega. El consumo de especies pesqueras es de 23 kilogramos por persona con una tendencia decreciente de -7 por ciento entre 2019 y 2020.

En esta dirección, la subdirectora hablaba que «el Plan de Acción va a establecer las medidas que se podrán adoptar en función de la situación de la flota con sus artes de pesca y sus caladeros».

Matemáticas y modelos

Entre otras de las ponencias que se pudieron leer estaba una relacionada con el proyecto Math-4fish, a cargo de Margarita María Rincón Hidalgo, investigadora principal del proyecto Math4fish, del Centro Oceanográfico de Cádiz (COCAD). Rincón Hidalgo explicó «los modelos matemáticos para el correcto asesoramiento pesquero. A partir de aquí obtenemos la estimación de la tendencia de la población y de

cuántos peces contamos a día de hoy con ello podemos establecer el límite de pesca en esta área para un periodo determinado». En el objetivo últimos de los modelos estaban los de «demostrar que esas fórmulas permiten mantener los niveles de sostenibilidad requeridos». Entre los logros obtenidos con los modelos reseñados estaban el establecimiento de un TAC de merluza para 2 o 3 años y la adopción de flexibilidades de capturas entre el +5% al 15%. Finalmente, Julio Agujetas presentó el nuevo estándar MSC y Aurelio Bilbao, gerente de Opescaya, dio cuenta de los esfuerzos en la digitalización que estaba realizando la flota vasca, con el proyecto Cobaya.

OPPs del Cantábrico

«El margen de tolerancia, la pesca recreativa y la trazabilidad son los asuntos pendientes para poder aprobar el reglamento de control»

La eurodiputada socialista Clara Aguilera, ponente del informe sobre la reforma del Reglamento de control pesquero, ha mostrado en Bermeo los problemas que atraviesa la reforma del reglamento de control "tras mucho tiempo de reuniones después y de haber pasado por tres presidencias, con tres años de discusiones, faltando unos escollos para que se apruebe el reglamento de control. Los temas más controvertidos son: el margen de tolerancia, la pesca recreativa y la transformación", ha lamentado Aguilera durante la jornada organizada por las OPs del Cantábrico. De momento se han aprobado tres de los cinco reglamentos que se modifica el nuevo paquete legislativo: el de pesca ilegal, el Reglamento de la EFCA (la Agencia Europea de Pesca) y el reglamentos de traslado de disposiciones del Mediterráneo.

Como puntos destacados de estas actualizaciones, Aguilera ha destacado el incremento del nivel de transparencia con la publicación de programas nacionales de control de los informes anuales nacionales de Inspección y Control. Además, ha destacado el aumento de la cooperación entre los Estados miembros y la Agencia Europea de Pesca. «Debemos evitar agravios comparativos en lo que están percibiendo algunos pescadores y otros. Existe una desigualdad en la aplicación de las normas de control de unos países a otros». Así, la eurodiputada ha puesto el foco en la armonización de las sanciones impuestas por los Estados miembros. «Tiene que haber una sanción mínima europea, porque hay una gran diferencia entre las sanciones de unos países y



La eurodiputada del PSOE, Clara Aguilera intervino de forma on line

otros. Hay acuerdo para un nivel mínimo de sanción para todos los países que se ha aceptado finalmente", ha insistido Aguilera, que ha recordado que España es uno de los países con sanciones más duras. La eurodiputada también ha informado que se han cerrado acuerdos en puntos como la licencia de autorizaciones, marcado de artes de pesca, pesca sin buque, los programas nacionales de control, el diario de pesca a bordo y las normas sobre pesaje. No obstante, también se ha referido a asuntos pendientes, como la digitalización del cuaderno de pesca, la geolocalización, asuntos muy importantes. Sobre este último punto, explicó la eurodiputada, "estamos abordando la financiación de todas las materias. Estamos trabajando en la geolocalización de todas las embarcaciones que será obligatorio a partir del 2030, salvo para las pequeñas embarcaciones menores de 9 metros de eslora que los Estados podrán eximir las, el marcaje". Aguilera también se ha referido a la pesca recreativa, un tema en el que "el Consejo no quiere que avancemos, porque es competencia nacional pero yo pien-

so que si los profesionales están sometidos a TACs y cuotas también los recreativos tienen que someterse a un control". Al respecto, ha insistido en la "necesidad" de disponer de datos de pesca recreativa "si queremos saber realmente qué se está pescando, porque hay muchos caladeros que hoy están sometidos a TACs y cuotas, y no es razonable que no tengamos ni un registro". Del mismo modo, ha reiterado la posición del Parlamento para "una trazabilidad total a lo largo de toda la cadena del producto, con un sistema digital", al que existen reticencias "Este asunto nos parece muy importante en la transición digital en la que nos encontramos". Además, en cuanto a las cámaras a bordo (CCTV), para los buques de eslora superior de 18 metros ha remarcado que ahora "hablamos de sistema de seguimiento remoto, porque hay otros sistemas que se pueden usar diferentes a la cámara y que se introduce la premisa que si existe un riesgo de incumplir la obligación de desembarque tendrá que instalar estos equipos para lo que se debate que tenga la financiación". No obstante, el principal problema de aprobación es el margen de tolerancia. «El Parlamento Europeo aumentó los niveles y la Comisión no quiere cambiar nada sobre el 10 por ciento. Hemos aumentado en las pesquerías industriales, pero entendemos que existen algunos problemas con los túnidos tropicales para que se aumentara en un 20 por ciento hasta no tener una tecnología a mejor que permita una clarificación sin que se adopten sanciones como las que están ocurriendo. Son muchos temas por dilucidar que no sabemos cómo van a quedar». 🌊

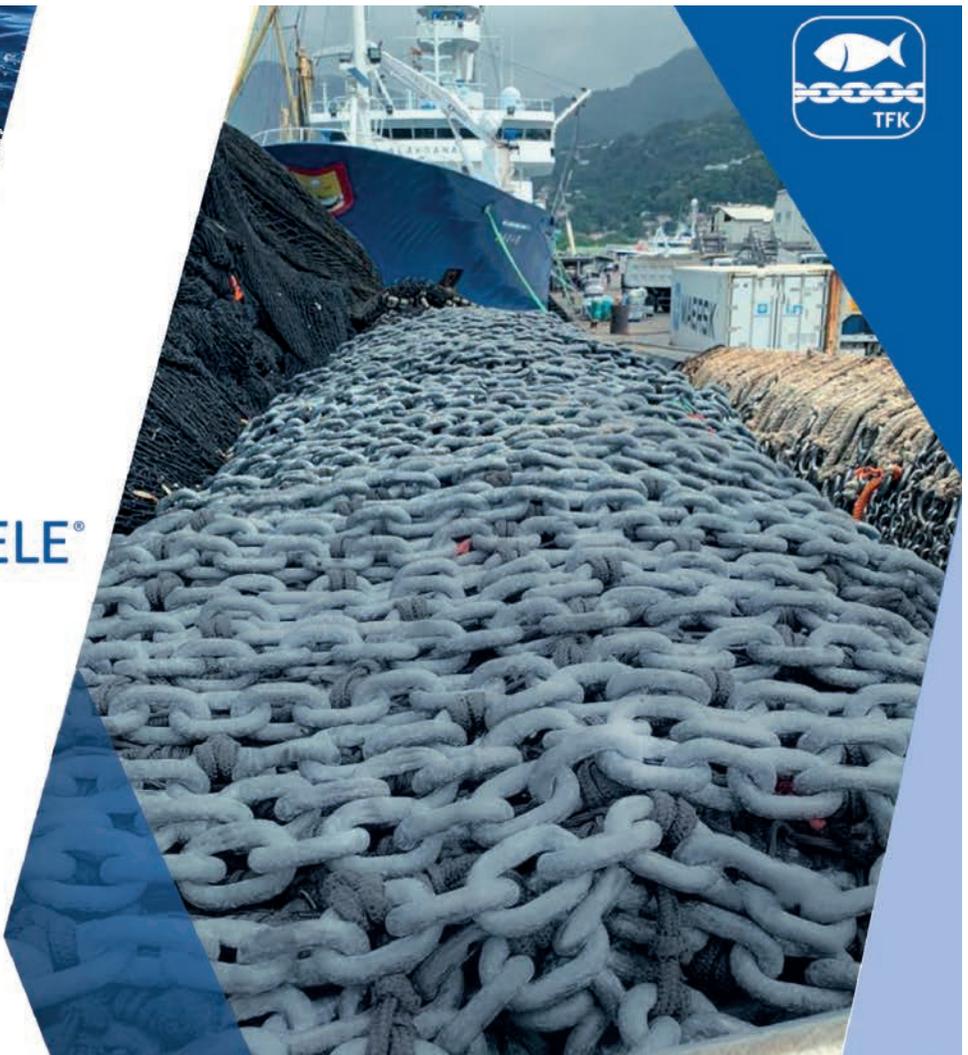
Aurelio Bilbao: «La UE tienen que conocer la realidad de nuestras flotas antes de la adopción de medidas»

Aurelio Bilbao, gerente de Opescaya, habló de los problemas que padece la flota de bajura «como el de trazabilidad que debe exigirse al sector transformador cuando ya existe al producto fresco, pero no a la lata de conserva». No obstante, agrupaciones de conserveros se niegan reiteradamente a tratar de clarificar la procedencia especialmente de los túnidos cuando la sociedad actual valora cada vez más la procedencia de sus compras y el cumplimiento de los derechos legales de los trabajadores. Por otro lado, habló Bilbao que

«debe controlarse a la pesca recreativa para identificar las capturas, pero todo ello conlleva un reparto de la cuota, como pudiera ocurrir con el bonito, pero las comunidades autónomas tienen que cumplir unas normas de control que son las que tienen que exigir». Igualmente, para Bilbao, «con el margen de tolerancia se demuestra que no tienen ni idea de lo que pasa en la pesca. Pienzan en la UE tratamos de falsificar los datos cuando no es verdad. Existe una declaración de desembarque y unos pesajes finales que marcan el nivel captu-

«Las comunidades autónomas tienen que controlar la pesca recreativa»

rado, pero en especies pelágicas es complicado acertar entre lo declarado y el pesaje final con el 10 por ciento de margen de tolerancia requerido. No te puedes equivocar, pero hay montones de equivocaciones con lo que se requiere aumentar el margen de tolerancia sin que exista ninguna intención de alterar los datos. hace poco denuncié que un barco de Bermeo que declaró 2.715 kilos de bonito en la descarga se contabilizaron 3.067 con un 12 por ciento de fallo y en patudo se confundió en 37 por ciento y le metieron una multa de 4.000 euros. Queremos que vengan a los puertos para conocer la realidad». 



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

www.katiak.com

www.thiele.de

Un fondo para crear barcos más sostenibles

El sector pesquero insta a Europa a fijar un fondo específico para crear barcos más sostenibles. Plantean fórmulas como las empleadas en Noruega e Islandia para medir mejor la capacidad de los buques: distinguiendo el espacio de trabajo de las zonas dedicadas a la vida a bordo, como camarotes o áreas de recreo.

El 87% de los barcos de larga distancia no eran rentables para los precios de la energía de 2022, como tampoco lo eran el 40% de los barcos de bajura o el 66% de altura. Si no fuera por el apoyo financiero concedido por los Estados miembros a sus respectivas flotas, la caída de la actividad pesquera habría sido mucho más drástica de lo que fue, impulsada principalmente por un contexto inflacionista con precedentes muy lejanos y derivado de un conflicto, la guerra de Ucrania, que evidenció la dependencia de Europa al petróleo ruso. En este contexto entró en juego la estrategia para la transición energética del sector de la pesca y la acuicultura de los Veintisiete, publicada por la Comisión Europea (CE) el pasado 21 de febrero. Y con ella el dictamen exploratorio sobre la descarbonización de la flota pesquera solicitado por la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea (UE). El sector reclama a Bruselas que acelere el desarrollo de biocombustibles y que el sector tenga “acceso prioritario” a ese biodiésel avanzado. Todo ello con el “compromiso de tener una huella de carbono neutra en 2050”, para lo que también es “imprescindible” abordar

«Un 87 % de los barcos de larga distancia no eran rentables para los precios de la energía de 2022»

“un plan de renovación de flota” que permita completar “el proceso de una pesca sostenible con buques modernos”. El mismo viene a recordar que los sistemas de propulsión alternativa requieren por regla general “más espacio a bordo”, por lo que el futuro verde del mar solo puede pasar por hacer naves más grandes. Ante una flota que acumula medidas de edad superiores a los 30 años, que impiden a las empresas armadoras plantearse cualquier posible inversión, el sector considera esencial “establecer un fondo específico” para su modernización y renovación, algo que quiere trasladar al Ejecutivo comunitario para que tenga en cuenta a la hora de hacer política marina. En el escrito –

susceptible de ser modificado a lo largo de las próximas semanas–, se hace hincapié en que “el programa Horizonte Europa de la UE no tiene una convocatoria específica para la pesca” y existen “fuertes limitaciones de financiación” en el marco del nuevo Fondo europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (Fempa): “Solo otorga porcentajes bajos de ayuda para inversiones en flotas y los subsidios están condicionados por el tamaño de las embarcaciones”. En esta línea, se llama a reformular “la inadecuada definición de capacidad pesquera” en la Política Pesquera Común (PPC), que “no solo dificulta en general la modernización de la flota para instalar nuevas tecnologías, sino también mejoras sociales y de seguridad”. Conforme se recuerda, a diferencia de la industria naviera el sector pesquero tiene que soportar restricciones de capacidad en la UE en términos de espacio (tonelaje bruto), lo que complica todavía más que los buques instalen nuevas tecnologías de descarbonización, especialmente en aquellos barcos que se dedican a la pesca artesanal. “El espacio a bordo destinado a la cocina, camarotes, aseos o áreas de recreo, que nada tiene que ver con la capacidad para capturar o almacenar pescado, es hoy en día computado a efectos de capacidad pesquera”, explican desde el sector, evidenciando que la PPC está “en clara contradicción” con los requisitos establecidos en la legislación social –como el Convenio sobre el trabajo en la pesca C188 de la OIT– y que la estrategia de transición energética debería proponer en consecuencia “una revisión de las medidas de capacidad para permitir la introducción de nuevas tecnologías y la modernización de la flota”.



SAJA-INDYNA, S. A.



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

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



TECNISAJA, S.L.

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

**Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitaciones**

Publicado un estudio en la UE para posibilitar la descarbonización

La transición energética en la pesca

En la pesca y la acuicultura europeas, como en otros muchos sectores económicos cada día se aprecia mas la necesidad de llevar a cabo una transición lo más pronto posible hacia combustibles distintos de los fósiles, la cual incluso se ha manifestado de manera mas pronunciada con la guerra de Ucrania y el resultante aumento del precio del diesel con impacto sobre el rendimiento de las actividades pesqueras.

Texto: Juan Carlos Barros

Los desafíos que afrontan en este momento la pesca y la acuicultura para emprender el camino de la transición energética, según el estudio de la Comisión Europea titulado “Posibilidades y ejemplos para la transición energética en la pesca y la acuicultura” van desde los puramente técnicos a los que son de carácter regulatorio. en este último aspecto se pueden identificar por ejemplo asuntos como la obligación de cumplir con las reglamentaciones europeas y las medidas de restricción del esfuerzo pesquero, lo mismo que la actual falta de viabilidad de alternativas de motores y de propulsión.

Igualmente se argumenta que el diesel es un combustible mucho mas eficiente si se consideran otros factores distintos de las emisiones contaminantes. Y también hay que resaltar para este cambio las preocupaciones respecto del espacio disponible a bordo de un barco, la falta de una adecuada infraestructura portuaria y la necesidad de formación. En cualquier caso es en interés del sector pesquero reducir el consumo de com-

bustible, ya que según expresa el Estudio de la Comisión Europea éste representa típicamente entre un 20% a un 25% de la facturación de un barco que hasta es más probable que ahora haya ascendido hasta el 40%-50%.

Para una transición significativa en el sector pesquero se considera necesario superar o bien cambiar ciertos criterios actualmente incluidos en la regulación, por ejemplo que un motor movido por hidrógeno requerirá hasta cinco veces más espacio en el barco que el actual motor de diesel, lo cual sin que se permitieran otras modificaciones supondría la necesidad de la consecuente reducción en el volumen disponible para el almacenamiento del pescado. A su vez y para algunos barcos eso también haría necesario efectuar mas viajes para capturar la misma cantidad pescado. Otro asunto que se ha identificado en el Estudio es similarmente la falta de escala, es decir la transferencia de prototipos para efectuar un uso más amplio a prueba en el mar.

Claramente, además, todas las opciones de nuevos combustibles no son aplicables a todos los barcos y a

todas las prácticas pesqueras y al revés los ejemplos que se ofrezcan deberían ser vistos de forma que esbozasen algunas de las técnicas o enfoques actuales que estén más disponibles. Y al mismo tiempo que pudieran servir para proporcionar inspiración y para desarrollar soluciones a medida para barcos determinados o flotas o apli-

El gasto en combustible se estima ya entre el 40% y el 50% de la facturación de un barco pesquero

caciones. En cada barco desde ese punto de vista se podría identificar ciertas técnicas o modificaciones que le resultaran mejor, dándose a la vez una combinación del análisis de costes y beneficios, junto a la necesidad de proporcionar formación para conseguir el cambio.

Hay actualmente muchas iniciativas en marcha de combustibles distintos del diesel para uso marítimo en la navegación a nivel global, aunque el enfoque parece estar dirigido para barcos más grandes transoceánicos y menos para barcos pesqueros. No obstante, las tecnologías y los avances realizados en el más amplio sector marítimo se pueden transferir después al sector pes-

Las alternativas más plausibles van del amoníaco al metanol, el metano o los bio-combustibles

quero.

Los tipos de combustible alternativo incluyen actualmente el amoníaco, el metanol, el metano y los bio-combustibles. Además se están desarrollando otros como el hidrógeno, el viento, la energía solar y las baterías; si bien es cierto que aún no están disponibles comercialmente a gran escala se puede anticipar, dice el Estudio, que estas fuentes de energía serán cada vez más comunes en un futuro a medio y largo plazo.

Aunque no aborda directamente el sector pesquero hay un análisis útil y una panorámica bastante completa con los desafíos que plantea la transición energética, en el European Maritime Safety Report (EMSAFE) 2022. Igualmente el Maritime Technologies Forum and Lloyds Register presenta una valoración comprensiva para poder comparar la viabilidad y la buena disponibilidad de los combustibles alternativos.

Específicamente para barcos pesqueros está el Informe llamado "Electrificar la flota" de la UK's National Federation of Fishermen's Organizations (NFFO) que expone las alternativas de energía para barcos pesqueros y que concluye diciendo que si bien no hay soluciones que estén ya disponibles en el mercado si que hay ciertas tecnologías que se pueden usar para desarrollar un sis-

tema híbrido diesel-electricidad que pueda conseguir ahorros significativos de energía y de emisiones contaminantes para los aparejos estáticos de los barcos pesqueros.

Otro informe anterior sobre combustibles alternativos y sistemas de propulsión para barcos pesqueros enfocaba más sobre las instalaciones de maquinaria a bordo para congelar, frío y calefacción, dando una panorámica de los actuales que son principalmente noruegos, en cuanto a sistemas de propulsión y de combustibles acompañados de los escenarios para la adopción de las alternativas en el sector naval en general.

Hay también un tercer informe que explora las oportunidades para generar diversas formas de energía a bordo e identifica aquellas con las perspectivas más prometedoras como la eólica, la solar, las mareas y las olas, la gravedad o las descargas de agua, las cuales podrían desarrollarse más en un futuro. Y un último Informe finalmente explora la aplicabilidad de esos diferentes tipos de combustible a los barcos de pesca.

Actualmente hay financiación europea para la transición energética en el programa Horizon 2020 y en el Fondo Europeo Marítimo y para la Pesca. También se están haciendo operaciones subvencionadas en barcos de pesca y de acuicultura con fuentes energéticas alternativas, del mismo modo que se están adaptando las prácticas de pesca y hay también varios ejemplos en cuanto a modificaciones del

Las principales barreras son la indisponibilidad comercial, los altos costes iniciales, las lentas tasas de rotación de capital y la competitividad

casco y otras innovaciones

La navegación es considerada, en cualquier caso, uno de los sectores donde alcanzar el nivel de emisiones cero para mitad de siglo se antoja ciertamente muy complicado. Entre las principales barreras para efectuar el cambio está la falta de disponibilidad comercial de las tecnologías de mitigación junto con los elevados costes de entrada, ello combinado con una lenta tasa de rotación de capital y la competitividad existente en el mercado. También hay que tener en cuenta que lograr la emisión cero perfecta todavía es algo hoy utópico y que todas las alternativas tienen sus pros y sus contras, incluso se afirma que la generación mundial de energías renovables necesitaría aumentarse en un 100% para cubrir esa posibilidad en el sector marítimo.

Además se ha identificado la necesidad que otros actores juegan su parte en la descarbonización del sector naval, de forma especial se requiere la aportación del suministro energético, la claridad regulatoria y solucionar el espinoso asunto de quien pagaría el coste diferencial en esa transición a la emisión cero de CO₂.

Es ampliamente reconocido que estos combustibles futuros traen consigo también riesgos para los navegantes. Concretamente dice el Grupo "Together in Safety" en una valoración del riesgo en cuanto a las alternativas de combustibles que el metanol es el que requeriría menos esfuerzos con respecto a medidas adicionales de seguridad, seguido del gas natural líquido, el hidrógeno y el amoníaco como el más difícil y donde hay además la preocupación acerca de su potencial de impacto negativo en el medioambiente marino por los vertidos y el efecto en el ciclo global del nitrógeno. 

Sinkevicius y sus planes para el arrastre: “Nos empuja la ciencia, no el medioambientalismo”

El Plan de Acción lanzado en febrero por la Comisión Europea para que las áreas marinas protegidas ocupen el 30% de las aguas comunitarias traerá vetos al arrastre. Los eurodiputados critican el Plan de Acción.

La directora general de Asuntos Marítimos y Pesca de la CE, Charlina Vitcheva, adelantó en Vigo que «no podemos defender que vamos a proteger los fondos marinos y al mismo tiempo permitir el arrastre» y lo venían alertando desde el propio sector pesquero y las administraciones española y gallega. Sin embargo, el comisario europeo de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevicius, continúa mandando mensajes contradictorios, dejando caer que no afectará a la flota y, por otro lado, avisando a los países para que ejecuten el plan. Y lo volvió a hacer en el Parlamento Europeo, donde la mayoría de los eurodiputados lo acorralaron y él se defendió: «No nos empuja el medioambientalismo, sino la ciencia», dijo en el Parlamento.

Populares, socialistas y liberales europeos, además de los grupos de extrema derecha de los Conservadores y Reformistas e Identidad y Democracia, criticaron el Plan presentado por Sinkevi-

cius, que solo encontró aliados en los grupos de la Izquierda y los Verdes europeos. Para el lituano, “estamos en un momento crucial” por la salud de los océanos. Criticado por la falta de base científica en las recomendaciones, Sinkevicius defendió que “la ciencia es la base de la cual partimos”. “Casi el 80% de nuestros fondos han sufrido daños y proponemos soluciones a nivel regional”, insistió. Por este motivo, a su juicio “hay que pasar de las palabras a los hechos” al existir una necesidad de garantizar un equilibrio entre las artes de pesca y las poblaciones marinas, por lo que recordó que la propuesta de Bruselas no es “legalmente vinculante”. Sin embargo, al mismo tiempo, instó una vez más a los Estados miembro a elaborar “planes regionales” para crear las áreas marinas protegidas en sus aguas y cumplir así con los compromisos políticos en esta materia. De hecho, pese a que dice que no se va a prohibir la pesca, reconoció que el Plan de Acción puede suponer

una “preocupación” para el sector, al que volvió a emplazar a “invertir en nuevas ideas, nuevas artes de pesca y equipos”. “Pero si no protegemos el entorno marino perdemos todos”, sentenció.

El eurodiputado gallego Francisco Millán Mon (PP) denunció que la Comisión «sufre en los últimos años» lo que identifica con «un problema estructural: el predominio del ecologismo radical en perjuicio del sector pesquero». Sobre el Plan de Acción, lo calificó de «contraproducente» y «jurídicamente confuso e injusto». Por su parte, Ana Miranda (BNG) denunció “demonización” de determinadas artes de pesca, como el arrastre. “Un comisario no puede demonizar determinadas artes de pesca sin tener los fundamentos científicos, ambientales y también sociales y económicos”, señaló. En términos similares se pronunció la eurodiputada socialista Isabel Carvalhais, que pidió “objetivos realistas” basados en estudios científicos, o Izaskun Bilbao, de los liberales europeos, quien reafirmó que el plan de Bruselas para eliminar la pesca de arrastre “amenaza a un sector con el que nada se ha consultado”, por lo que pidió consultar a los pescadores para seguir progresando en “sostenibilidad y resiliencia”.

La Comisión Europea ha adoptado una «deriva medioambientalista» que está

«El Plan de Acción amenaza a un sector al que nunca se le ha consultado»

Sector pesquero

poniendo en peligro la supervivencia del sector pesquero en general y del gallego en particular.

Los armadores tratan de actuar en todos los frentes para frenar los planes de Bruselas de restringir la pesca en aguas comunitarias ante la acción arbitraria poniendo en marcha distintas estrategias para la protección de los ecosistemas pero no existen informes científicos que justifiquen esas limitaciones a la actividad extractiva. Y cuando se dice «todos los frentes» son todos: político, diplomático, social y judicial. Toda una ofensiva para parar los pies a Bruselas y evitar que se «repite barbaridades» como el veto a la pesca de fondo en 87 zonas comunitarias aprobada a finales del año pasado y la previsión de au-

mentar hasta un 50 % esas áreas protegidas en la próxima revisión. Si en octubre se hizo tomando como base datos parciales —solo del arrastre—, desactualizados y sin análisis de impacto socioeconómico, la modificación que está por venir también se plantea sobre un informe científico que, de nuevo, solo se sustenta en datos del arrastre y recabados entre el 2009 y el 2011.

Despropósitos como este «no pueden repetirse», subraya la conselleira Rosa Quintana, quien abogó por apagar aquellos cantos de sirena transmitiendo a la sociedad «como está trabajando la flota pesquera, un sector competitivo e preocupado por la conservación del medio y que supone el sustento e que a pesar de su escasa huella de carbono

se ve sometido a los ataques de las organizaciones conservacionistas que consiguen guiar a la Comisión en sus políticas. Así, presionarán con todas sus fuerzas para que el palangre pueda recuperar sus áreas de trabajo entre los 400 y 800 metros de los 87 espacios acotados y para que medidas como la de vetar el arrastre en el 20 % de las aguas de cada Estado miembro ya en el 2024 no se lleven adelante sin informes de impacto socioeconómico.

Y en el caso de que realmente sean necesarias medidas, estas deberán «aplicarse de forma gradual» para evitar daños colaterales, como «una concentración de buques en los mismos caladeros o la sobreexplotación de las pesqueiras que quedan disponibles».

*Somos
tu aliado
en la mar*

NABERAN

TRADICIÓN Y TECNOLOGÍA EN REDES QUE CONECTAN MARES



Los pescadores del Norte consideran «injusto que se les pague la anchoa tan poco cuando cuenta con alta calidad»

Los pescadores del Norte no están encontrando buenos precios en esta costera y critican que «no se esté pagando mejor» la especie este año, en las tallas superiores. La flota de bajura del norte lleva capturada un 75% del total de la cuota, a mediados de mayo, pero las cofradías lamentan que «pagamos el 'pato'» de la inflación.

La flota de bajura del Norte llevaba capturados, para el 1 de mayo, un total de 12.156.153 kilos de anchoa, un 40,27 % del total asignado en lo que va de campaña. No obstante, para finales de mayo había alcanzado el 80 por ciento con lo que se presumía un cierre de la pesca para principios de junio con lo que no quedaba más remedio que cambiar los artes para dedicarse al bonito.

En el caso de la anchoa se cuenta con una cuota muy alta, de un total de 30.182.218 kilos, la mayor cifra de que va a disponer España desde el cierre de la pesquería en 2006, por lo que el sector confía en que la campaña obtenga capturas importantes. Por ello, para los dos próximos meses van a disponer de 18.026.064 kilos con lo que esperan sacar rentabilidad a las faenas en las próximas semanas.

Una rentabilidad que de momento está algo en solfa, según critican los arrantzales. Enrique Legarda, detallista pasaitarra,

comenta que «yo he comprado anchoa a un mayorista, de 36 a 38 piezas en el kilo y he pagado de 3,90 a 4,40 euros-kilo, pero han existido muchas partidas de anchoa más pequeña que se han vendido en la lonja a un 1 euro». En los momentos en el que se produce una concentración de oferta en los puertos vascos lleva a que la anchoa se pague entre 1,30 a 1,50 euros el tamaño medio y 2,50 la grande. Esto lleva a decir al presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, Eugenio Elduayen, que «no se está pagando al pescador el auténtico valor que tiene la anchoa. Este año estamos trayendo anchoa de calidad y los precios no están en sintonía». También es consciente de la situación de la inflación que padece la economía, «pero pienso que los pescadores somos los que estamos pagando el 'pato'»

Respecto a la marcha de las capturas, Elduayen señala que «de momento estamos tranquilos. Se va consumiendo la

La cuota de anchoa alcanza los 30.182.218 kilos

cuota y después de un comienzo flojo en las dos últimas semanas se ha producido descargas importantes y veremos cómo termina todo». Elduayen basaba su cautela en la fluctuación que ofrece la especie «porque hemos tenido años en el que para mitad de mayo no se ha pescado nada. Mientras que el hecho de que ahora se pesque esto, es lo ideal». La costera dio comienzo el 1 de marzo y finalizará el 30 de noviembre. El tope asignado aumentó un 20%. No obstante, en los últimos años las capturas han sido de 8,4 millones de kilos en 2022, frente a los 8,1 millones en 2021.

Preocupación con el verdel

Asimismo, los arrantzales sienten una profunda decepción con la ausencia de verdel en esta campaña y la bajada de precios en la flota artesanal. Según indican los propios arrantzales «el precio

de venta del verdel en lonja ha disminuido un 40%», y preocupa la «baja» cifra de capturas de la caballa, que parece haber desaparecido de los caladeros.

Cerca de 6 millones de kilos de anchoa y 11,6 millones de verdel se han descargado desde el pasado 1 de marzo en los puertos vascos hasta el 1 de mayo. En concreto, el total de kilos de anchoa descargados en los puertos vascos ascendieron a 5.926.506 kilos, a un precio medio de 1,89. De ellos, 3.241.124,29 kilos han sido descargados por la flota de Euskadi, a un precio medio de 1,97 €/kilo, con una facturación global de 6.377.612,23 euros. La cuota estatal de la anchoa en la presente pesquería asciende a 30.182.218 kilos.

Estos datos fueron mostrados por el viceconsejero de Agricultura, Pesca, Política Alimentaria del Gobierno Vasco, Bittor Oroz, acompañado, entre otros, del Presidente de la Cofradía de Getaria, Emeterio Urresti, aprovechando el Antxua Eguna en la localidad costera.

Los puertos de Gipuzkoa (Getaria, Pasajes, Hondarribia) han registrado cifras de descargas de 2.672.528 kilos a un precio medio de 1,92 euros/kilo. En Bizkaia (Bermeo, Ondarroa, Santurtzi) las descargas han rondado los 3.250.000 kilos a un precio medio de 1,87 euros/kilo.

En palabras del viceconsejero Oroz, «el desarrollo de la costera hasta ahora puede calificarse como satisfactorio, tanto por las capturas, así como por el precio medio obtenido, en ambos casos superiores a los datos del año pasado por estas mismas fechas. (3,9 millones de kilos a 1,08 euros/kilo).

Eusko Label

Por lo que se refiere a la pesquería del verdel, el total de kilos descargados en los puertos de Euskadi hasta principios de mes de mayo ha sido de 11.625.796



La flota llevaba capturado para mediados de mayo un 75 por ciento de la cuota-

kilos a un precio medio de 1,05 euros/kilo. De ellos, las capturas de la flota vasca alcanzan los 7.474.247 kilos, a un precio medio de 0,99 euros/kilo, con una facturación global de 7.424.392 euros.

Los puertos de Gipuzkoa han registrado cifras de descargas de 3.794.825 kilos a un precio medio de 0,88 euros/kilo. En Bizkaia las descargas han rondado los 3.700.000 kilos a un precio medio de 1,11 euros/kilo.

Según Oroz, la actual costera de verdel avanza a buen ritmo y está llegando a su final, aunque, «teniendo en

cuenta que la cuota del verdel, 10.729.153 kilos se reparte entre los distintos tipos de flota que lo pescan, el balance en cuanto a las capturas es desigual y el precio medio en relación al año pasado está siendo más bajo ya que el año pasado el precio medio llegó hasta 1,42 euros /kilo».

Este año se ha estrenado el verdel como producto Eusko Label y por tercer año consecutivo la «Anchoa con Eusko Label» está presente en las pescaderías de Euskadi como producto de calidad, fresco y capturado por la flota vasca. 🌊

«Vamos a conocer primero si es viable el engorde de atún rojo en las granjas que se instalarán en Getaria»

La compañía Itsas Balfegó y el centro de investigación AZTI se han unido en un proyecto para crear en aguas de la localidad guipuzcoana de Getaria una instalación de producción de atún rojo vivo en jaulas sumergibles en el Cantábrico, la primera de Euskadi de estas características.

Miren Garmendia de la Organización de Productores de Gipuzkoa señalaba que «vamos a tragar de conocer si la primera experiencia piloto de engorde de atún que se va a implantar en la costa de Getaria es viable y comprobar si todo sale bien. Hasta ahora esta experiencia está constituyendo un éxito. Queremos conocer si es posible también una experiencia de engorde de atún en el Cantábrico».

Hasta el momento, las Organizaciones Pesqueras del Cantábrico proceden a la venta de la cuota de atún rojo con lo que obtienen en valor la rentabilidad que no consiguen con su captura y posterior venta del producto en la lonja. «Si hacemos un cálculo de lo que conseguimos con la venta del atún a las empresas de engorde en relación a su venta en lonja nos sale mejor contar con las primeras empresas. Por ello, vamos a conocer la experiencia piloto de las granjas para ver si podría ser posible capturar la especie y trasladarla a las granjas para su engorde».

En principio, la experiencia de engorde de atún se pondrá en marcha, en verano del 2024, una vez solventados todos los problemas de tramitación con Medio Ambiente y Costas, con 100 piezas y a partir de aquí se irá conociendo la experiencia si es viable su engorde posterior y venta a los compradores. De esta manera, durante 2024 se



Granja que se pretende instalar en Getaria

prevé realizar una entrada de cien ejemplares procedentes de una cuota científica, y se trataría de una fase de testeo que no sería comercializada. Para 2025 está prevista la entrada de unos 1.500 ejemplares de 100 kilos de peso medio, pasando a una producción máxima prevista inferior a 500 toneladas a partir del año 2025. En total se prevé la creación de 11 puestos de trabajo directos.

Itsas Balfegó prevé instalar la granja marina, compuesta por dos jaulas marinas sumergibles circulares de 50 metros de diámetro, en la costa próxima al puerto de Getaria (Gipuzkoa), aproximadamente a 3,688 millas náuticas y a una profundidad de 100 metros.

El proyecto tiene como objetivo iniciar la actividad de engorde de atún rojo vivo en Euskadi procedente de capturas realizadas por barcos de pesca de cerco en el mar Cantábrico. Esta actividad precisa para su desarrollo la autorización de una concesión administrativa donde deberá ubicarse la instalación de engorde, consistente en dos jaulas circulares, que ya ha sido solicitada al Gobierno Vasco.

Así, el Boletín Oficial del País Vasco (BOPV) ha publicado la resolución del director de Pesca y Agricultura del Gobierno vasco, por la que somete a información pública el proyecto de Itsas Balfegó, S.L.

Según se detalla en la memoria del proyecto, la instalación acuícola prevé actualmente una producción anual inferior a 500 toneladas de atún rojo, a partir del tercer año de actividad, ya que se destinarían los dos primeros a testear y desarrollar la capacidad productiva necesaria.

Cambio de modalidad

Asimismo, se apunta que el proyecto implicará un cambio en la modalidad de pesca del atún rojo, pasando del cebo vivo al arte de cerco "implicando mejoras en términos de ecoeficiencia" y permitiendo "una mejor valoración del producto de la pesca" que al final permita a los armadores "realizar las capturas de sus cuotas con sus barcos y sus tripulaciones en lugar de efectuar la cesión de cuotas a otros artes de pesca".

La documentación señala que "a nivel técnico, el desarrollo de la acuicultura con jaulas sumergibles deberá permitir el desarrollo de esta actividad en el Cantábrico a pesar de las condiciones menos favorables, principalmente en los meses de invierno".



ENPRESA LAGUNTZAK 2023 AYUDAS PYME

AKTIBATU ZURE LAGUNTZAK!

Eusko Jaurlaritzak enpresei laguntza emango die **2023ko ENPRESENTZAKO Laguntza Plan** berriarekin. Euskal ekonomiaren motorrarentzat, Euskadiko ENPRESENTZAT, zuzeneko laguntzak.

Aktibatu zure laguntzak eta gida zaitzala talentu onenak, gaztea, ekintzailea eta ideia berriak dituen.

Oso ENPRESAzaleak gara!

¡ACTIVA TUS AYUDAS!

El Gobierno Vasco apoya a las empresas con el nuevo **Plan de Ayudas PYME 2023**. Ayudas directas al motor de la economía vasca, nuestras PYMES.

Activa tus ayudas y déjate guiar por el mejor talento, joven, emprendedor y con nuevas ideas.

¡Somos muy de PYMES!

 **+80** laguntza-programa
programas de ayudas

 **+600** milioi euro
millones de euros

Informa zaitez · Infórmate

www.euskadi.eus/ekogarapena · www.spri.eus/ekogarapena

Euskadi, auzolana, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

Tarragona inicia la veda del arrastre con incertidumbre en el sector

Texto y fotos: Francesc Callau

El sector del arrastre de los puertos tarraconenses inició el pasado 17 de abril, la parada biológica hasta el 30 de junio. Este año se mantiene la ampliación del periodo de parada de 10 días más de los habituales, que vienen impuestos desde la Comisión Europea y gestionados por el gobierno central, para cumplir así con la reducción de jornadas en el sector. Una reducción que los pescadores manifiestan que 'todavía no es definitiva' y que 'dificulta la planificación del sector'.

Las cofradías de pescadores de l'Ametlla de Mar, Ampolla y Cambrils mantienen los dos meses y medio seguidos de parada biológica tal como ya hicieron el año pasado, del 15 de abril al 30 de junio, mientras que Tarragona y Torredembarra la empezaron del 15 de mayo al 30 de junio y del 13 de octubre al 12 de noviembre y la Ràpita y Las Cases de Alcanar, al sur del río Ebro, pararon a principios de mayo los 10 días hábiles y del 1 de



Barcos de arrastre afrontan la parada biológica.

Este año se mantiene la ampliación del período de parada de 10 días más de los habituales

julio al 31 de julio harán la veda de dos meses.

Los pescadores valoran positivamente la parada que sirve para recuperar caladeros y especies, pero apuntan que a día de hoy todavía

no saben cuántas jornadas podrán salir a pescar este año, después de que el año pasado la Comisión Europea llegara a un acuerdo sobre las cuotas de pesca del 2023 pasando de una reducción inicial del 7,5%, al 3,5%, con la condición que los pescadores cumplan con una serie de medidas de conservación, hecho que dificulta la gestión y planificación del sector. Con todo, la veda está subvencionada con ayudas del Estado, unas ayudas socioeconómicas que varían según la embarcación, según los días que tiene asignados y según su media de ingresos diarios de los últimos tres años.

El arrastre, motor de la pesca mediterránea

El año 2022, los desembarcos en toneladas (7.000 t) de la flota de arrastre representaron el 34% del total y un importe de primera venta en lonja de 55 millones de euros, que correspondería al 58,7% de la facturación total de las lonjas. Estas cifras sitúan la pesca de arrastre como el motor de la actividad pesquera y la garantía de suministro alimentario de los productos pesqueros locales.

El Gobierno catalán apoya a los pescadores en la demanda a la Comisión Europea para garantizar el futuro de la flota

El Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural apoya a los pescadores en su reivindicación en contra del Plan de Acción de la Unión Europea que pone en peligro el mantenimiento de la actividad pesquera en Catalunya. La protesta, secundada por la mayor parte del sector pesquero europeo, denuncia que la nueva restricción de la actividad de arrastre propuesta por Europa pondrá en riesgo la supervivencia de esta flota en Catalunya y el sistema de pesca catalán al afectar la viabilidad de las estructuras pesqueras (cofradías de pescadores y lonjas), el resto de modalidades pesqueras, el suministro alimentario de los recursos pesqueros de proximidad, y la Economía Azul de los municipios pesqueros.

El director general de Política Marítima y Pesca Sostenible, Sergi Tudela, se sumó el pasado 9 de mayo a la protesta después de reunirse con el presidente de la Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores y Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Roses, Antoni Abad, y varios patrones en la lonja de Roses, como muestra de compromiso para la continuidad de la pesca mediterránea. Sergi Tudela destacó la importancia del encuentro, "donde el Gobierno de la Generalitat y el sector pesquero volvemos a reclamar de manera unitaria un cambio en la Política Pesquera Europea para que se encamine al mantenimiento de un sector pesquero sostenible desde las tres vertientes que prevé esta política: ambiental, social, y económico. La UE no ha valorado el esfuerzo que el sector pesquero catalán está realizando para avanzar hacia la sostenibilidad: vedas biológicas de más de dos meses, reducción de horarios y jornadas de pesca de más de un 40%, implementación de mejoras de selectividad en los artes, cierre de 20 zonas a la pesca con una superficie de 500 km², implementación de mejoras técnicas para reducir el impacto sobre el fondo y el consumo de gasóleo, etcétera." Si nos centramos exclusivamente en la modalidad de

arrastre, en los últimos veinte años, hablamos de una reducción de la flota del 40,73%, que evidentemente ha repercutido en una reducción de las toneladas desembarcadas de un 40,24%, un 42,32% de los días de pesca, y un 20,52% de los ingresos de armadores y marineros.

Comprometidos contra la sobrepesca

Tanto la Administración como los pescadores comparten el objetivo comunitario, que es hacer crecer y estabilizar la población de pescado. Sin embargo, discrepan sobre el posi-

cionamiento de la UE, que, lejos de encontrar soluciones en la pesca, plantea un nuevo escenario basado en la eliminación de la principal modalidad pesquera. El Gobierno defiende que la sostenibilidad de la actividad (ambiental, económica, y social) pasa para fomentar el proceso de cambio hacia la sostenibilidad que ya se ha iniciado en Catalunya, y que garantiza el mantenimiento de las poblaciones pesqueras y el respeto hacia los ecosistemas marinos sin la pérdida de empresas, puestos de trabajo, e identidad de la Economía Azul de los municipios costeros.



Patrones y pescadores de diferentes cofradías de Catalunya y el director general de Política Marítima y Pesca Sostenible de la Generalitat de Catalunya, Sergi Tudela, durante la lectura del manifiesto pidiendo a Europa un cambio en la política pesquera.

Ports de Catalunya inició en mayo la temporada de cruceros

La temporada de cruceros 2023 en Catalunya empezó el pasado mes de abril con la previsión de 56 escalas en los puertos de Palamós y Roses y la llegada de unos 56.000 pasajeros. Traducido en porcentajes, se prevé un incremento del 11% en pasajeros y un descenso del 11% en escalas, respecto a la temporada 2022.

Texto y fotos: Francesc Callau

El impacto económico estimado de la actividad de cruceros en Catalunya se prevé en 5 millones de euros, según un estudio de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), que aprecia que cada pasajero que desembarca en un puerto escala, cuando visita el destino gasta una media de 90 euros.

Los puertos de Palamós y Roses reciben cruceros del mercado norteamericano y del mercado europeo. Este año, el 50% de los cruceros que vendrán pertenecen al mercado norteamericano y el 50% restante al europeo. Además, este año 9 cruceros harán escala por primera vez en la Costa Brava.

En 2023, el puerto de Palamós prevé la llegada de unos 55.000 pasajeros y 50 escalas de crucero con un 13% más de pasajeros y un 11% menos de escalas, respecto al año pasado. En Roses se prevén 6 escalas este año que llevarán alrededor de un millar de pasajeros. Costa Brava Cruise Ports es una marca creada para promover los puertos de Roses y Palamós y sus destinos turísticos en el mercado internacional de cruceros. La marca la forman las entidades siguientes: Ports de la Generalitat, Patronato de Turismo Costa Brava Girona de la Diputación de Girona, Ayuntamiento de Roses, Ayuntamiento de Palamós, Cámara de comercio de Girona y Cámara de Comercio de Palamós.

El Star Clipper llega al puerto de la Ràpita

El puerto de la Ràpita y el destino turístico Tierras del Ebro han retomado este año la actividad de cruceros, con la parada a primeros de mayo del crucero Star Clipper con 100 pasajeros, mayoritariamente alemanes (45%) y norteamericanos (25%), el resto son británicos (8%), canadienses y austríacos (4%), belgas (3%), holandeses (2%). El crucero aporta un nuevo perfil de crucerista a la Ràpita. El crucero Star Clipper, un barco de



El Marella Discovery en Palamós.

la compañía Star Clippers, llegó procedente de Puerto Palma, en Mallorca, y zarpó en dirección a Tarragona. Este crucero hizo una ruta de una semana por el Mediterráneo que inició el 28 de abril, en Málaga, continuando por Motril (Granada), Cartagena (Murcia), Ibiza, Palma, la Ràpita, Tarragona y Barcelona, donde finalizó el 6 de mayo. Este velero tiene cuatro paños y 16 velas que ocupan una superficie de 3.365 metros cuadrados. El Star Clipper, de bandera de Malta, tiene una eslora de 111 metros, 15 metros de manga, un calado de 5,8 metros y un registro bruto de 2.298 toneladas.

La marca Delta Ebre Ports con que se promueve el puerto de la Ràpita y el destino turístico en las ferias de cruceros de todo el mundo, está formada por las instituciones siguientes: Ports de la Generalitat, el Ayuntamiento de la Ràpita, el Patronato de Turismo de la Diputación de Tarragona en las Tierras del Ebro y la Cámara de Comercio de Tortosa.

Artime señala que las prioridades de la presidencia española de la UE serán las de tipo ambiental, social y económica

La Secretaria de Pesca Marítima, Isabel Artime se estrenó con dicho cargo en las jornadas de Burela dibujando las prioridades de la presidencia española de la UE tendentes a priorizar su desarrollo económico, social y económico en el transcurso de la XIX Feria Expomar en la primera jornada sobre la «Gestión Pesquera», con especial atención a las leyes de pesca marcadas por la Unión Europea.

La secretaria general de pesca relató las principales prioridades de la nueva presidencia de España de la Unión Europea, que pasan por la autonomía alimentaria, la descarbonización de la flota, el relevo generacional y mejorar el procedimiento de toma decisiones en la UE, especialmente en la determinación de tacs y cuotas. Así recordò los contenciosos que ha instado España contra las limitaciones a la pesca de fondo que nos parece «injustos» y «desproporcionados», así como el establecimiento de los TACs y cuotas del Mediterráneo.

Artime, reforzó ese aspecto de que la pesca es una fuente de provisión de alimentos, además de fijar población en zonas costeras. Tanto es así que, de hecho, dijo Artime, inculcar que la «pesca debe seguir siendo una actividad económica estratégica para la autonomía alimentaria» es una de las tres prioridades que se ha marcado España en este campo para su semestre de presidencia de la UE. La descarbonización del sector y la mejora de la toma de decisiones sobre totales admisibles de captura (TAC) y cuotas son los otros dos objetivos de la «la presidencia para una etapa que empe-



Isabel Artime con el alcalde de Burela, Alfredo Llano.

«La pesca debe seguir siendo una actividad económica estratégica para la autonomía alimentaria»

zará el 1 de julio. También anunció la creación de un Foro de Pesca para la asesoría de la política pesquera y poder hacer un debate sobre los grandes temas de la pesca y un comité para la realización de planes de gestión. Artime dijo que «habrá tolerancia cero con la pesca ilegal y el establecimiento de las mismas reglas de juego para el desarrollo de la gobernanza de los océanos, entre todos

los entes implicados». Así, los desarrollos normativos serán por real decreto «en base a unas prioridades que marcaremos» En el debate, se reafirmó que las cuotas no utilizadas por un sector, a lo largo de dos años, «pasarán a ser de utilidad por otro sector que los necesita, para lo que vamos a utilizar herramientas de gestión que suponga adaptarnos con el fin que el sector tenga la capacidad de pesca cuando lo necesita»

Por otro lado habló del Plan de Acción de los Recursos que reduce las zonas para la pesca de arrastre en las zonas marítimas protegidas «el cual carece de un enfoque equilibrado» y no tiene en cuenta «el enfoque socioeconómico». Así, apuntó que «el sector pesquero quiere unos mares productivos y sanos», para lo que citó la experiencia de recuperación del atún rojo y la sardina ibérica, gracias a las gestión realizada.

«Somos el sector de la UE que más ha evolucionado en los últimos 20 años»

Burela volvió a convertirse en punta de lanza para dar a conocer los problemas del sector pesquero español. Su 'Encuentro Empresarial' conformado por representantes de 23 asociaciones pesqueras resaltó, en la que había sido su reunión número 24, la vertiente de la pesca como sector esencial para garantizar la soberanía alimentaria de Europa.

Un total de 23 entidades que se reunieron en Burela —tanto de Galicia como de otros puntos de España— consideran que la Comisión Europea que viene debe «priorizar las políticas alimentarias» y, para ello, convendría «unificar la pesca y la agricultura bajo un mismo comisario o comisaria». Nada distinto de lo que ya ha hecho el Consejo de la UE en este mandato, que agrupa ambas materias en Agri-Fish. Actualmente, la pesca está agrupada con Medio Ambiente y Océanos, en otro departamento diferente al de las cuestiones del campo y a la agricultura. Y, desde todos los foros el sesgo conservacionista de la Comisión le lleva a adoptar decisiones sin consulta y objeto de oposición del sector pesquero. Por ello, los armadores remarcaron la importancia cultural, social y económica capital en las comunidades donde desarrolla su actividad, además de ser estratégico y de los que más ayuda al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). De hecho, es uno de los sectores económicos que más se han transformado en los últimos 20 años para alcanzar la sostenibilidad ambiental, una transformación que ha tenido «un alto coste socioeconómico: una reducción «del 28 % de la flota comunitaria desde el año 2000, según la FAO», recogen las conclusiones del encuentro. Las asociaciones empresariales resaltan también la vocación innovadora de la pesca, un sector «tec-



Un total de 23 asociaciones participaron en la Declaración de Burela.

La flota comunitaria se ha reducido en un 20 % desde el año 2000

nológicamente puntero, eficiente» y con nula huella hídrica y muy baja de carbono. Para acreditar esto se remiten a Naciones Unidas, que apunta que «la flota pesquera mundial únicamente representa entre el 0,1 y 0,5% de las emisiones totales de CO2 en el mundo y la flota europea ha reducido sus emisiones en un 50% desde 1990. En definitiva, que la pesca ejerce «un papel fundamental para la sociedad, porque aporta la proteína animal más saluda-

ble y respetuosa con el medio ambiente». Otros temas fueron las conclusiones sobre políticas europeas, revisión de la normativa española, relevo generacional y formación, asuntos económicos, comunicación y comercialización que ha extraído del encuentro Para empezar por Europa, reclaman a las Administraciones que las decisiones se tomen sobre la base de un diálogo real con el sector y con la mejor y más actual información científica y, por supuesto, sobre estudios previos de su impacto socioeconómico para asegurar su proporcionalidad. En España, además de comprometerse a contribuir al desarrollo normativo de la nueva Ley de Pesca Sostenible, apuestan por la rebaja permanente del IVA del pescado, que se resuelva la concesión de ayudas a empresas por el incremento del co-

Piden a las Administraciones que para la toma de decisiones haya un diálogo real con el sector

mabustible, un plan de renovación de barcos para completar la transición energética y otro de reestructuración para ajustar la flota en los segmentos donde sea necesario. Y otra: garantizar la coexistencia entre fuentes de energía renovables y las de alimentos sostenibles, para no incurrir en errores fatales en el desembarco de la eólica marina. Para afrontar la falta de relevo generacional, además de modernizar los barcos, habría que impulsar la formación a distancia, fomentar la carrera profesional a bordo, y armonizar las titulaciones y competencias profesionales con otros países que trabajan en los mismos caladeros.

Las asociaciones que han participado en el encuentro fueron ABSA (Armadores de Burela), Asociación de Organizaciones de Productores Pesca España, Arvi (Cooperativa de Armadores de Vigo), Asociación de Armadores Pescagalicia-Arpega-Obarco, Asociación de Armadores de Ribeira, Avocano (Asociación de Volanteros del Cantábrico Noroeste), Cepesca (Confederación Española de Pesca), Cofradía de Pescadores de Burela, Europêche (Organización Europea de la Pesca), EBFA (Alianza Europea de Pesca de Fondo), Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Federación Provincial de Cofradías de Lugo, Fremss (Fundación Rendemento Económico Mínimo Social e Sostible), Lonxa de A Coruña, OPP-3 (Organización de Productores de Buques Congeladores), OPP-4 (Organización de productores pesqueros de pesca fresca del Puerto de Vigo), OPP-7 (Organización de Productores Pesqueros del Puerto de Burela), Opromar (Organización de Productores de Pesca de Marín), Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu), Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondárroa (OPPAO), OPP-77 (Organización de productores Puerto de Celeiro), Organización de Productores Cooperativa del Mar de Ribeira y Organización de Productores Nacional de Palangreros de Altura.

Declaración de Burela

Pedir a las Administraciones que para la toma de decisiones haya un diálogo real con el sector y el uso de la mejor y más actual información científica.

Que se adopten políticas con estudios previos de su impacto socioeconómico para asegurar su proporcionalidad.

-Revisión normativa española. Brindamos nuestra colaboración al desarrollo normativo de la nueva Ley de Pesca sostenible e investigación pesquera.

Somos plenamente conscientes de la necesidad de implantar fuentes de energía renovables, pero deben coexistir con fuentes de alimentos sostenibles. Por ello, llamamos a que se aplique el principio de precaución y se investiguen los impactos de la energía eólica marina antes de la aprobación de su expansión, a fin de no cometer los mismos errores del pasado.

La instalación de estas estructuras no debe afectar a los caladeros tradicionales de los pescadores.

-Relevo generacional y formación

Impulsar la formación a distancia adaptándola a las nuevas tecnologías y fomentar la carrera profesional a bordo.

Armonizar las titulaciones y competencias profesionales con otros países que trabajan en los mismos caladeros.

-Asuntos Económicos. Reiterar la petición de eliminar de forma permanente el IVA para los productos pesqueros en base al principio de "fiscalidad saludable para la alimentación saludable".

Pedir la resolución urgente de las ayudas a la flota de 2022 y 2023 por el incremento de costes del combustible.

Solicitar la aprobación de un plan de renovación de la flota de la UE, que permita completar la transición energética y modernización acorde a los retos del siglo XXI.

Solicitar un plan de reestructuración de ajuste de la flota donde sea necesario, al igual que han hecho otros países europeos.

-Comunicación. Dar mayor importancia a la promoción y divulgación de los productos pesqueros, facilitando y reforzando el papel de las organizaciones pesqueras y sus planes de producción.

Pedir una mayor implicación de la Administración en las campañas de promoción y divulgación.

-Comercialización. Exigir medidas para impedir el fraude en el etiquetado de ultraprocesados vegetales con nombre de pescado y evitar el engaño al consumidor.

Discrepamos del uso de los mecanismos de CITES para buscar prohibiciones del comercio de especies pesqueras destinadas al consumo humano y que están reguladas a través de las Organizaciones Regionales de Pesca.

Animar al consumo del producto pesquero, que es capturado con los mejores estándares de calidad.

Un marinero podrá recibir hasta 12.000 euros por cada año que demore su retiro

La directora del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez Carqueés explicó en las Jornadas Técnicas de Expomar de Burela los cambios en la Seguridad Social. Carqueés, directora del Instituto Social de la Marina (ISM), es consciente de que lo ideal para atajar la crisis de vocaciones es inculcar esa pasión a los jóvenes.

Desde la Administración se trata de conseguir fórmulas de cara a no perder el talento que tanto cuesta adquirir y convencer a los que se quedan en la pesca az los que están a las puertas de la jubilación y facilitar así el enrole a los extracomunitarios que sí quieren trabajar en la pesca y promover el embarque de alumnos. Y precisamente en esos tres ámbitos se han adoptado medidas.

La jubilación demorada con la que la Seguridad Social pretende ayudar a llenar la caja tiene un gran caladero entre la gente del mar, un colectivo de trabajadores que, por los coeficientes reductores en la edad de jubilación, expulsa del mercado a gente que todavía está en disposición de trabajar. Y seguir en activo, «si se puede», precisó, es ahora más atractivo porque por cada año que se retrase el retiro se añade un 4 % al importe de la pensión, un porcentaje que puede ser sustituido por una indemnización a tanto alzado que puede llegar hasta los 12.000 euros por cada año de demora en la jubilación. Y, además, ese aumento se puede conseguir aunque ya se perciba la pensión máxima.



Elena Martínez Carqueés

Hablando de edad de retiro, Martínez aludió a que se ha aumentado del 0,10 al 0,15 el coeficiente de las mariscadoras, que, además, por primera vez se aplica a buceadores profesionales y a rederas, neskatiillas y empacadoras. Ya ahí se avecina un nuevo problema: una avalancha de jubilaciones de rederas que no encontrarán relevo generacional.

Arraigo por formación

En las Jornadas Técnicas de Expomar, Martínez Carqueés apuntó que el Régimen Especial del Mar no está perdiendo afi-

El aumento de los coeficientes del 0,10 a 0,15 va a generar una avalancha de jubilaciones

liados, pero es gracias a las contrataciones de la Marina Mercante. «La pesca sí está perdiendo» trabajadores, certificó. Y, además, las altas que se producen son de personas extranjeras, principalmente de fuera de la UE.

En este sentido, se refirió a la mejora que la reforma de las normas de Extranjería ha traído para la contratación de trabajadores extracomunitarios, al haberse reconocido el arraigo por formación. Martínez aludió a un proyecto piloto que se está desarrollando en Huelva, dando formación a ciudadanos senegaleses, pero que precisa la colaboración de los armadores para facilitarles un contrato de trabajo, pues el de residencia ya lo tienen. La directora del ISM también detalló la modificación introducida para facilitar la contratación por parte de las empresas pesqueras a alumnos en prácticas, pues «saldrá prácticamente gratis», al estar bonificada su Seguridad Social en un 90 %.

En otro orden de cosas, la responsable del ISM aclaró, además, que el porcentaje de cotización adicional que se aplica desde este año a empresarios y trabajadores para que la caja no quiebre con la jubilación de la generación del baby boom, en el caso de los afiliados al régimen del mar no se calculará sobre la base de cotización completa, sino sobre la que tienen reducida, a pesar de que ese coeficiente no puede ser bonificado, ni reducido.

Es necesaria una inversión en el desarrollo de nuevas competencias que garanticen mano de obra en 2030 y más allá

El sector marítimo necesita trabajadores. Su imagen negativa, el desconocimiento de su empleabilidad, su digitalización, y la descarbonización entre otros factores requieren una actuación resolutive eficaz y una gran inversión en formación especializada para garantizar esa mano de obra. Repasamos la situación y las medidas iniciadas.

El sector del transporte marítimo da trabajo de manera directa a más de un millón y medio de personas. Aun así, la Organización Marítima Internacional (OMI) ya estimó hace años que se iba a necesitar un aumento de personal cualificado para suplir la demanda global. Y así ha sido. Los detonantes, entre otros, el envejecimiento de los trabajadores, la digitalización y la descarbonización.

El 58% de los oficiales de la flota mundial superan los 55 años y por ello el sector del transporte marítimo se enfrenta al gran reto de atraer y formar a jóvenes profesionales que puedan suplir la fuerza de trabajo antes de 2030.

A nivel nacional, el sector marítimo, a pesar de ser estratégico para la economía estatal (aporta el 7% del PIB y suma el 6% del empleo -algo desconocido por muchos-) adolece de la falta de personal cualificado en prácticamente toda la estructura jerárquica y organizacional de las empresas. No encuentra entre las personas desempleadas perfiles acorde a sus necesidades.

Mencionar también el influjo en el sector marítimo de lo ocurrido tras la pandemia: el abandono de la actividad laboral debido al cambio de prioridades vitales de las personas. La falta de vocaciones y escasez de mano de obra se da "a nivel global, no sólo en los marinos, sino en la industria auxiliar, en personal cualificado en los astilleros, en la pesca, en colectivos de formadores y en puestos de responsabilidad en tierra", recordó Mercedes Pardo, CEO del Instituto Marítimo Español (IME) en el V Congreso Marítimo Nacional 2023.

La opción de un salario mayor puede ofrecer resultados a corto plazo, sobre todo en algunos campos pre-



Existe mucha preocupación por el relevo generacional

carios y peor pagados, pero no parece que pueda solucionar algunas carencias ni motivar a los jóvenes a enrolarse en un buque.

Desde hace años, en el sector marítimo existe una profunda preocupación por un relevo generacional que no llega. Según el "Diagnóstico de Necesidades; Profesionales de Empresas Transitarias y Aduaneras de Euskadi" realizado por la federación vasca de transitarios, las dificultades para cubrir vacantes son, por este orden, la falta de formación, especialización, la falta de experiencia, el desconocimiento de idiomas, una formación anterior excesivamente generalista y la falta de actitud, disposición e interés de los candidatos. El salario ocupa un porcentaje muy bajo, así pues, el "pagar más" no es siempre la principal barrera para hacerse con nuevo talento.

Mejorar la imagen empleadora

Atraer y retener a los marinos y a otros profesionales del sector si bien no es un problema nuevo, si plantea un reto muy importante a corto o medio plazo. Uno de los moti-

Relevo generacional

vos de esta problemática es la imagen negativa del sector marítimo en todos sus ámbitos que tienen las nuevas generaciones. Se desea transmitir a la sociedad que esa imagen de sector sucio, contaminante, precario, de astilleros en crisis y bajo sueldo no es realidad.

Pardo también reconoció la falta de medios de difusión para hacer llegar a los jóvenes “los diferentes puestos y empleos que ofrece el sector. La empresa tiene que hacer un esfuerzo y acercarse a las universidades con su cartera de servicios y planes de carrera”. A su vez, desde los centros educativos se están realizando campañas de promoción por redes sociales y de información en las visitas de los escolares a las empresas. Será esencial un esfuerzo colectivo de todas las partes implicadas en el sector marítimo para mejorar su imagen empleadora y hacerse atractivo y deseado por los jóvenes para desarrollarse profesionalmente.

En este sentido, la asociación Educación Azul del IME trabaja en el relevo generacional a través de tres ejes: educación en los colegios; empleo y desarrollo profesional con visitas a las universidades y centros de FP “para dar a conocer la empleabilidad y gran abanico de profesiones del sector marítimo; y divulgar a la sociedad que se trata de un sector imprescindible para el comercio internacional, sostenible y eficiente”, expuso la CEO del IME. Además, aboga por la transparencia total de la empresa a nivel salarial, de proyectos y de toma de decisiones. “Hay que promover un salario decente y atender el salario emocional”, que junto con el teletrabajo es muy valorado por los jóvenes.

Nuevas competencias

Otro punto es el marco laboral al que se enfrenta el sector del transporte marítimo.

La descarbonización exigirá nuevos puestos de trabajo y competencias y la



La formación debe evolucionar para dotar a los profesionales marítimos de nuevas habilidades.

La digitalización, las nuevas tecnologías, la automatización, la ciberseguridad y la descarbonización están remodelando el transporte marítimo

recapitación profesional. Podría haber trabajo para cientos de miles de marinos de todo el mundo. Se prevén 38,2 millones de empleos de aquí a 2030. Según la Alianza por el Hidrógeno Verde en África, la producción de hidrógeno verde podría crear entre dos y cuatro millones de empleos verdes de aquí a 2050 en los países miembros de la UE.

Al cumplimiento de los objetivos de bajas emisiones, se unen los rápidos avances tecnológicos, la ciberseguridad, y las cada vez más numerosas tecnologías de los buques inteligentes, que reflejan una tendencia general ha-

cia un marino más cualificado y con mayores competencias digitales, científicas, tecnológicas, de ingeniería y matemáticas, de seguridad y organizativas. Un marino formado actualmente en petróleo marítimo necesitará una formación adicional a medida que el sector transite hacia tecnologías de combustibles alternativos, como el hidrógeno, el amoníaco y las baterías. Así pues, es necesaria una inversión en el desarrollo de competencias que garantice mano de obra en 2030 y más allá.

Marinos más cualificados

Araiz Basurko, subdirectora de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), reconoció en el V Congreso Marítimo Español 2023, que “la formación, sin ninguna duda, debe evolucionar para dotar a los profesionales marítimos de nuevas habilidades que les ayuden a adaptarse o a reciclarse para satisfacer las demandas” requeridas por los actuales y futuros puestos de trabajo.

La idiosincrasia del sector requiere de profesionales multidisciplinares, versátiles y capaces de adaptarse a los nuevos retos. La disponibilidad de tra-

Relevo generacional

bajadores cualificados, la educación adecuada y la coordinación intergubernamental para la planificación eficaz del desarrollo de competencias serán esenciales para el relevo generacional.

Educación y formación de alta calidad son, anotó Basurko, “la base de un sector marítimo seguro y protegido. Sin una mano de obra competente, motivada, formada y cualificada conforme a las normas internacionales adecuadas, el transporte marítimo no puede prosperar”.

Formación, la gran apuesta

El sector marítimo está apostando por la formación y son muchos los actores que se están moviendo para obtener el talento requerido tanto en

Disponibilidad de trabajadores cualificados, educación adecuada, mejora de imagen y la coordinación para el desarrollo de nuevas competencias son esenciales

la formación reglada, formación profesional o educación superior como a través de cursos diseñados específicamente por las propias empresas, las asociaciones y los colegios profesionales mediante convenios con entidades educativas. A su vez, se reclama un aumento del número

de plazas ofertadas en centros educativos, revisión de contenidos e impartir materias relacionadas con el sector marítimo.

La Fundación Valenciaport fue pionera en formación del sector logístico portuario con la creación de un máster y publicaciones de reciclaje empresarial. También se forma al profesorado, identificando las carencias que existen en los diferentes niveles profesionales de las diferentes actividades portuarias.

La organización nacional de los transitarios, la FETEIA, y sus asociados programan multitud de cursos tanto formativos o de reciclaje para profesionales en activo, como relacionados con el almacenaje y el transporte marítimo de mercancías peligrosas.

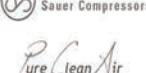


ARGOS



-  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

Relevo generacional

A su vez, en sus diferentes sedes provinciales ofrecen formaciones específicas relacionadas con el Código Aduanero de la Unión, responsabilidad social, Operador Económico Autorizado, trámites administrativos, comercio exterior, trincaje y estiba, etc.

Y el IEO ha desarrollado el año pasado dentro de su departamento de formación una división dedicada a la captura de talento y la consultoría de recursos humanos.

Rigidez de la universidad

Por otra parte, en el V Congreso Marítimo, Antonio Crucelaegui, director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, explicaba que “la rigidez de la universidad pública española es de tal calibre que es incapaz de responder adecuadamente a la necesidad de adaptarse a las nuevas tecnologías y demandas de las empresas”. Añadir a esto, la lentitud de respuesta, la escasez de profesorado especializado y de dedicación exclusiva, la desaparición en un año de los profesores asociados por la Ley Orgánica del Sistema Universitario (LOSU), “el problema con las acreditaciones de los ingenieros como profesores y catedráticos, y la competencia leal y desleal de ofertas y títulos a tutiplén por toda la geografía española”.

Una idea anotada por Crucelaegui es que las universidades y centros de formación se conviertan en escuelas de síntesis, que manteniendo su esencia intente integrar a los socios estables e importantes para la consecución de objetivos comunes de producto, calidad y servicio. “Que las empresas consideren como un activo suyo su propia presencia en la universidad para que se tomen decisiones como a la empresa le interesa y velar” por el perfil de profesional que precisen.

Pero, aunque se está avanzando en la calidad de la formación, los estudiantes no llegan a las empresas suficientemente preparados, pero con programas de inmersión virtual adquieren conocimientos específicos y especializados en este sector. Se recrean escenarios y situaciones reales en los que interactuar. La digitalización y virtualización son claves en la formación y hacia ahí está derivando la oferta formativa. (Ver pag 61).

Ayudas del Gobierno Vasco

Por otro lado, Gobierno Vasco ha dado luz verde a la puesta en marcha de la nueva edición del programa de ayudas “Itsasoratu 2023”, dirigido



La experiencia en la mar es clave para que el sector pesquero sobreviva.

a las empresas pesqueras con el objetivo de posibilitar que estudiantes de ciclos formativos náutico-pesqueros embarquen en buques durante un período de un mes y reciban formación práctica en el día a día de la actividad pesquera. La convocatoria 2023 cuenta con un presupuesto de 105.000 euros, que se repartirán entre las empresas solicitantes para sufragar los gastos ocasionados en cada período de embarque de los y las jóvenes.

Actualización de norma mundial

Por suerte para el transporte marítimo, su norma mundial de formación, el Convenio STCW (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar), es objeto de una exhaustiva actualización. El pasado febrero se ha empezado a debatir su revisión, las tendencias y qué cualificaciones serán necesarias para la transición ecológica del transporte marítimo.

Esto representa una oportunidad real para que el transporte marítimo demuestre un planteamiento político coherente entre las políticas de cualificaciones y ambientales, que garantice que la mano de obra pueda aprovechar las oportunidades de empleo ecológico en la industria marítima.

Si los responsables de las políticas medioambientales acuerdan una trayectoria de descarbonización más ambiciosa el próximo mes de julio en el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 80), los gobiernos nacionales de la OMI deberían acelerar el desarrollo de normas de formación sobre combustibles alternativos para garantizar una infraestructura de formación que forme con seguridad a un número suficiente de marinos para la década de 2030.

Aprendizaje inmersivo, los simuladores

Está claro que el futuro será digital o no existirá para empresas y administraciones relacionadas con la logística y el transporte. Las nuevas técnicas como la inteligencia artificial (IA), la minería de datos (Big Data), el blockchain, la robotización o la automatización de procesos, puertos y almacenes, obligan a incorporar nuevos perfiles. El reto de que los escasos conocedores de este tipo de tecnologías y herramientas se decidan por el sector logístico marítimo y no por otro es enorme. Un sector que proyecta una pobre imagen al exterior y al que no se le suponen excelentes condiciones de trabajo no resulta atrayente. Así, es normal que las empresas apoyen de forma decidida los programas reglados enfocados específicamente al sector. Cabe destacar la actualización y adaptación de los contenidos de los programas formativos para que evolucionen a la par de las necesidades originadas por las nuevas técnicas. Se trabaja la gestión empresarial, el impacto de las nuevas tecnologías y la sostenibilidad.

Así, entre otros, el Instituto Vasco de Logística y Movilidad Sostenible ha remodelado su Máster en Logística Integral para incluir el impacto de la digitalización de los procesos logísticos. El Máster en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias y Derecho Marítimo de la Universidad de Deusto agre-

ga la internacionalización, un valor que suma puntos en la captación y retención del talento. Vitoria tendrá una escuela de logística con simulador, pantallas 'smart', vehículos eléctricos... Y se cuenta con máquinas que mediante software reproducen el manejo de forma virtual de procesos o tareas como la manipulación de carga o la gestión de un almacén.

Los simuladores de realidad virtual son una forma innovadora de enseñar habilidades y competencias. Los alumnos aprenden a gestionar la operativa y están mejor preparados cuando acceden a una empresa real. Se trata de un aprendizaje inmersivo, resiliente y digital. También se enfocan en el desarrollo de la sociabilidad, el trabajo en equipo, la creatividad, el liderazgo y la inteligencia emocional. Uno de estos simuladores es el Port Virtual Lab. Sin descarga de software y creado por la Escola Europea Transporte Intermodal, permite a estudiantes o profesionales de comercio internacional, logística y transporte simular operaciones reales.

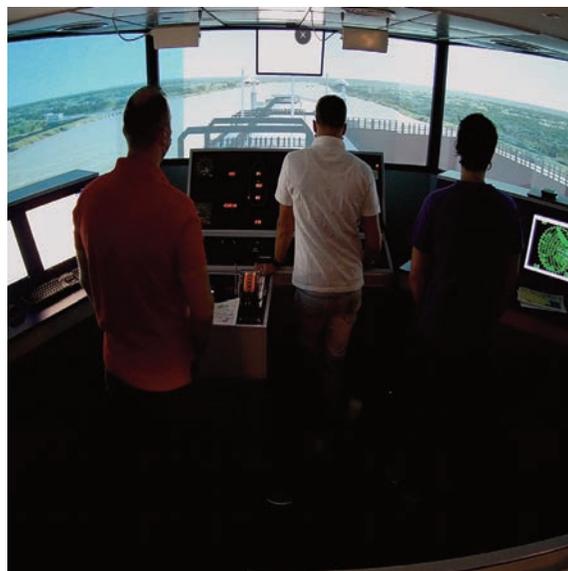
Estos pequeños entornos reproducidos permiten prever y calcular los costes externos de cada operativa, contribuyendo a la promoción de una logística sostenible y agilizando los procesos de descarbonización

del transporte. Gran parte del éxito de la integración de las tecnologías está en el personal y talento de las organizaciones.

Los dispositivos de realidad virtual no sólo se han convertido en un nuevo entorno de creación y aprendizaje para profesores, también son una herramienta valiosa en los recursos humanos al facilitar la identificación del candidato idóneo con la evaluación de sus habilidades, y a su vez capacitan a los empleados existentes en capacidades específicas.

Hoy día, el empleo de simuladores es relativamente bajo en los entornos de aprendizaje, aunque pronto serán un elemento troncal en los currículums formativos de centros, universidades y empresas.

Se desconoce la repercusión real del sector marítimo español que aporta el 7% del PIB y suma el 6% del empleo



La Marina Mercante requiere nuevos profesionales

Breves

Javier Garat, Académico de Número de la Real Academia de la Mar (RAM)

Javier Garat, secretario general de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) y presidente de Pesca España y Europêche, ha ingresado como Académico de Número en la Real Academia de la Mar (RAM), con el que ha llamado al reconocimiento del sector pesquero y de toda la industria en torno a él, y especialmente, al de los fallecidos y desaparecidos en naufragio. «Miles de personas, con su esfuerzo y dedicación, logran que todos los días del año haya pescados y mariscos en nuestros mercados, motor económico y social de muchas comunidades altamente dependientes de la pesca que siguen fijando población, no sólo en numerosos pueblos del Reino de España,



Javier Garat, Académico de Número de la RAM

sino en muchos países del mundo». En la introducción de su disertación, Garat ha destacado los valores de los profesionales de la pesca.

La reseñas de productos son buenas para las ventas

Omnia Group, empresa especializada en desarrollo de software y consultoría informática para empresas, ha publicado el informe «Online shopping and the importance of reviews: a survey of user opinions», que analiza el papel de las reseñas en línea y los sistemas de recompensa. El informe mues-

tra que las reseñas generadas por los usuarios son extremadamente eficaces a la hora de influir en la elección de los consumidores. En 2021, las compras globales realizadas a través de reseñas de usuarios en plataformas de compra online alcanzaron un valor de 3.800 millones de dólares.

El Gobierno Vasco concede ayudas de 150.000 euros para valorizar el patrimonio marítimo

El Consejo del Gobierno Vasco ha aprobado, subvenciones destinadas a “elementos de valor cultural en el ámbito del patrimonio marítimo, que precisan actuaciones de fomento, consolidación, reparación y ade-

cuación para su uso. El objetivo es ayudar a las personas propietarias de barcos de madera en su mantenimiento.

La dotación asciende a 150.000 euros.



Ana Miranda del BNG, María del Carmen Díaz de Fenar y Belamyx, del PP francés

El sector pesquero critica la «indefensión» ante la eólica marina

El sector pesquero español y también europeo ha mostrado su preocupación por el peligro que presenta la eólica marina en un acto organizado por el partido gallego BNG en la Eurocámara, con Ana Miranda a la cabeza, en el que se abordó en una conferencia el impacto futuro de esta industria.

Los diferentes portavoces expresaron en breves intervenciones el peligro que puede traer para las pesquerías y para la fauna marina la implantación de eólica off shore en el Atlántico y Mediterráneo. Se presentaron estudios y videos por parte de Magdalena Jabukous, Corin Schrum, Marian Alves Pereira, Bernar Pérez que mostraron su preocupación por las repercusiones que va a tener la eólica marina. Entre los pescadores del Atlántico se mantenía que «no estamos en contras de la eólica marina, pero constatamos que va a poner en peligro nuestras pesquerías», decía Bernard Perez. Se presentaron estudios de las repercusiones sobre los ecosistemas y especialmente la influencia del magnetismo que generarán los equipos eólicos. Entre los pescadores europeos se indicaba la «indefensión» que existía en la implantación de estos proyectos en los que no había habido consultas previas y sí demandas ante el Consejo de Estado en su contra. «La eólica va a crear tensiones adicionales. Nadie quiere parar esta industria que programa grandes inversiones, aunque soy de los pocos que está luchando contra su implantación». En la conferencia participaron: el presidente de la Federación Española de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero; el portavoz de la Plataforma en Defensa da Pesca e dos Ecosistemas Mariños, Torcuato Teixeira; el representante de CIG Mar, Xavier Aboi; el presidente de la Cofradía de A Guarda, Rubén Adrover así como la presidenta y la secretaria de la Cofradía de Cedeira, María Magdalena López e María Rodríguez, así como María del Carmen Díaz de FENAPA. También contó con el representante de los sindicatos de pesca en Portugal, Nuno Filipe Moreira; Adegas Fins Eirexas, y diputados del Bloque en el Parlamento.



CLIMAFRIO

www.climafrio.gal

El mercado mundial de los productos del mar sostenibles crece a un ritmo constante

El mercado mundial de los productos del mar sostenibles crece a un ritmo constante y alcanzó un valor de 16.210 millones de dólares (13.790 millones de euros) en 2021. Según el análisis realizado por Coherent Market Insights, se espera una tasa compuesta de crecimiento anual (TCAC) del 5,12% durante el período de previsión de 2022 a 2030. Estos datos proporcionan una visión clara del tamaño y las perspectivas del mercado.

El informe de investigación ofrece un análisis en profundidad de la dinámica cambiante dentro de cada segmento del mercado mundial de productos del mar sostenibles. También explora las últimas innovaciones y tecnologías, proporcionando una evaluación exhaustiva de la cuota de mercado. Abarca diversos aspectos como el tamaño del mercado, las ventas, los precios, los ingresos, el margen bruto, la cuota de mercado, la estructura de costes, la tasa de crecimiento y la segmentación geográfica. Además, se ofrece un análisis detallado de la demanda del mercado, la tasa de crecimiento, los ingresos de la industria y el estado de la CAGR.

El informe también se centra en los factores clave que influyen en el mercado, tanto en términos de impulsores como de barreras para su crecimiento. Además, ofrece una perspectiva sobre las tendencias y la evolución futuras del sector, lo que permite a los usuarios obtener información precisa para tomar decisiones con conocimiento de causa. La investigación adopta un enfoque cuantitativo y cualitativo en el análisis de los diversos factores que influyen en el mercado, con el fin de proporcionar una comprensión global de los inhibidores y motivadores de la industria.

En conclusión, el mercado mundial de productos del mar sostenibles muestra un crecimiento significativo, con una CAGR prevista del 5,12% durante el período de previsión hasta 2030. La contaminación por plásticos tiene consecuencias devastadoras para el medio ambiente y la sociedad. WWF destaca la urgencia de actuar, ya que la producción mundial de plástico se duplicará en 2040 y las pérdidas de plástico en los océanos se triplicarán.



Respetuosos con el medioambiente contribuyendo a la reducción de la huella de CO₂.



REFRIGERACIÓN DE RIVEIRA, S.L. consolidada como empresa de referencia nacional, formando parte de las 50 empresas más grandes del sector frigorista en España. Prueba de ello es la obtención del Indicador ARDAN en las dos últimas ediciones. Este galardón reconoce el crecimiento de la empresa por encima de la media del sector durante 3 años consecutivos.



REFRIGERACIÓN DE RIVEIRA, S.L.

Rúa Deán Pequeno nº113
15960 - Ribeira, A Coruña
+34 981 87 27 07
www.climafrio.gal



Tuttofood se convierte en una de las grandes ferias de alimentación

Tuttofood es una de los grandes certámenes internacionales de alimentación más importantes de Europa y la principal muestra del sector agroalimentario en Italia. Todo eso se demostró en su última edición celebrada Milán, en el que el evento salió más reforzado por su alta participación.

Asistieron 2.500 marcas de 46 países y más de 800 compradores seleccionados por Feria de Milán y la Agencia ICE (Comisión de Comercio Italiana) de 86 países. En total se pudieron vivir 150 eventos para actualizarse, aprender y establecer contactos, entre ellos Retail Plaza, dedicado a la evolución de la gran distribución y el comercio minorista.

La conferencia inaugural corrió a cargo de la participación de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) y representantes de instituciones. También se ofreció la Senda Verde, un sendero intercultural para descubrir productos sanos y conscientes. Igualmente tuvo lugar la segunda edición del premio Better Future Award que realizó la innovación sostenible

Y, es que además asistimos a un año récord para la industria agroalimentaria, con un aumento de las exportaciones italianas del +17% en 2022 respecto a 2021, superando los 61.000 millones de euros en valor.

En este escenario de gran expectación por los próximos desarrollos, los ojos de todos los profesionales internacionales estuvieron puestos en Milán: donde Tuttofood 2023, se convirtió en el evento de referencia de Italia para la excelencia y la innovación sostenible en toda la cadena de suministro. Fue un momento único no sólo para poner en



Ramón Fernández Conchas, responsable del pabellón de la Xunta de Galicia en la feria Tuttofood

«Galicia es la comunidad autónoma que a más ferias asiste»

contacto la oferta y la demanda, sino también para compartir conocimientos, soluciones y mejores prácticas.

La conferencia inaugural, Innovation and Sustainability for the Food and Hospitality Industry (Innovación y sostenibilidad para la industria de la alimentación y la hostelería), ofreció la oportunidad para anticipar tendencias y abordar los retos futuros de la alimentación y la bebida, con la

participación de expertos e instituciones italianas e internacionales, incluida la FAO, que ha firmado una asociación especial con Tuttofood 2023

Entre los más representados se encuentran, por orden, España, Grecia, Países Bajos, Rumanía y Alemania. También estarán presentes por primera vez expositores de Arabia Saudí, Islas Feroe, Sudáfrica y Suecia.

«Invertimos en ferias»

Cerca de 20 empresas gallegas, 17 del sector pesquero, presentaron sus productos en la feria internacional Tuttofood, de Milán, una de las más importantes del sector, donde se centraron en difundir el importante mercado de pescado fresco, congelado, conservas y de productos precocinados basados en la innovación que aporta Galicia. "Esta feria es una de las mejores para afianzar contactos y conseguir nuevos clientes y por eso estamos aquí. Gracias a la colaboración de la Xunta las empresas pueden venir con costes asequibles", aseguró el responsable de Promoción de la Xunta de Galicia, Ramón Fernández Conchas. «El objetivo es que las empresas puedan vender en los mercados que van abriendo», dijo Fernández Conchas. Entre las ferias de alimentación que la Xunta participa están a nivel internacional, la Feria de Bostón, en la que han participado con 16 empresas. En Singapur y en Bremen hemos asistido también. Además de las nacionales de Conxemar y Seafood Expo Global de Barcelona, con 38 empresas, en 600 metros cuadrados y otras 20 que apostaron ir solas y estaba instaladas fuera de nuestro pabellón. La feria te da la oportunidad de contactar con tus 20 clientes en un único punto, en lugar de tener que visitar a todas ellas una por una. Galicia es la comunidad autónoma que más ferias asiste. Apostamos por las ferias que nos demanda el sector»

También participa la Xunta de Galicia en las ferias de alimentación como las de Alimentaria de Barcelona; Sial, en París y Anuga en Colonia con una alta participación de empresas de conserva. «Invertimos en ferias porque al final se producen negocios. Nosotros lo que vendemos es la excelencia. Vendemos marca con nuestra campaña Galicia sabe a mar en el sentido también que queremos el mar».

Entre los puertos gallegos que más se difunden son la conserva de atún y como producto el mejillón, «la estrella de nuestros productos de cara al exterior, pero tenemos otros como el percebe, la xouba...



Vitorino Gil Oliván y María Gil Zunzunegi de Conservera Castreña



La Conselleira del Mar, Rosa Quintana y el director general de Pesca, Antonio Basanta.

pero Galicia tiene una gran capacidad transformadora. Galicia importa el triple de lo que pesca. Somos una potencia transformadora y bajo la acción de ANFACO-CECOPECA contamos con un

importante número de empresas transformadoras». Todas ellas asisten con preocupación a los efectos del mercado, «muy globalizado. Vale con pensar que el precio del aceite se ha duplicado»,

La flota española con licencia de pesca en Malvinas padece una mala campaña del calamar en el Atlántico Sur

Varias embarcaciones con base en Vigo iniciaron su campaña en Malvinas, a principios de enero. Según las propias autoridades de las islas fueron 16 los buques que operaron bajo licencia de pesca de Malvinas. Si se tienen en cuenta las capturas de solo 7 de estos buques que se dedican a la pesca del calamar en Malvinas, - con licencia ilegal para Argentina-, el año pasado capturaron más de 100.000 Tn que ingresaron a Europa con 0% de arancel, manteniendo las condiciones anteriores al Brexit para España. Este año, las capturas de los primeros 15 días de los buques españoles fue de 16.000 toneladas. Al cierre de esta edición en aguas argentinas rige una veda por veintiún días; y dentro de la ZEE en disputa con Gran Bretaña, donde pesca la flota española, había solo 40 buques en el rectángulo 5058, donde el año pasado fueron 102.

Texto: Carlos Astorelli

El 26 de febrero Malvinas abrió la faena del calamar y en apenas 15 días, el gobierno de las Islas publicaba los primeros resultados, en donde gallegos y asiáticos capturaban 31.000 toneladas del molusco con un valor superior a los 400 millones de euros. La información proporcionada por el organismo de control del gobierno colonial inglés en las islas indica que más de 16.000 toneladas fueron capturadas por la flota gallega asociada con los kelpers, y otras 15.000 por los barcos de Corea, Taiwán y Vanuatu. Estas cifras indican la importancia de la flota española en una pesquería que nutre cada año principalmente al puerto de Vigo, y que el año pasado supero las 100 mil toneladas alcanzando la segunda mayor cifra de su historia.

Algunas de las empresas armadoras que faenan al Sur del Paralelo 50 son Beiramar, Pescapuerta, Frigorífico del Morrazo, Galmar, Marfrio y Chymar, que cada año realizan el cruce longitudinal del Atlántico con escala en Uruguay o rumbo directo alas indómitas aguas de Malvinas hasta Puerto Argentino. Se trata de arrastreros, buques



Las capturas de la flota gallega en Malvinas no están siendo muy buenas.

ramperos de entre 4000 y 5000 HP, cuya eslora supera los 70 metros en plantas y equipamiento sofisticados de última generación. Este año, estuvieron rumbo a las aguas de Malvinas, las embarcaciones Robin M Lee, el Beagle FI, el Capricorn, el Igueldo y Venturer, entre otros.

Además, las medidas de la Unión Europea benefician todavía este año a la flota de capital español que pesca en el

Atlántico Sur: recordemos la autorización para ingresar 75.0000 toneladas anuales de calamar patagónico sin cargas arancelarias (Reglamento 2020/1706 para el periodo 2021-2023).

Permisos de pesca y una temporada de calamar que se cayó

Este año, suma una novedad que preocupa en la industria pesquera Argentina y es que la flota gallega faena con

las nuevas licencias otorgadas por el gobierno británico para los próximos 25 años, las ITQ B (Cuota Transferible Individual por sus siglas en inglés).

Además de ser un territorio en conflicto, con un Gobierno ilegítimo, es un reaseguro para la flota gallega que implica, según especialistas, un riesgo para una especie transzonal que en las islas sufre una “depredación” sin control y que no “garantiza la sustentabilidad del recurso”, como reclaman tanto ONGs, como el Gobierno argentino y la CAPA (Cámara de Armadores Poteros Argentinos).

De hecho, lo que se presentó como una temporada prometedora al inicio arroja datos negativos en aguas nacionales de Argentina, que sí cuenta con datos actualizados a mediados de mayo y con un seguimiento de las tallas y capturas diarias que ofrecen una información prospectiva para la toma de decisiones.

La pesca del calamar se encuentra vedada, en mayo, tanto al Norte del paralelo 39° (desde el 9 de mayo), como al Norte del 44° (desde el 16 de mayo); ambas por 21 días corridas por la alta presencia de ejemplares 2s y 3s (45% de las capturas).

Las decisiones recibieron el visto bueno de la CAPA, que calificó la medida de la Dirección Nacional de Coordinación y Fiscalización pesquera como lógica en función de la realidad a bordo. Una realidad que no es posible conocer al detalle ni relevar en aguas internacionales y con los permisos ilegales de Malvinas.

Analizando los partes de pesca semanales de 70 barcos poteros, con 215 mareas en 5.298 días de pesca y 72.565 toneladas de captura, se capturaron a razón de 14 toneladas por día. Una merma del 40% respecto del año anterior. El 86% de esas capturas (62.251 toneladas) fueron en la unidad de manejo al sur del 44° Sur, entre los meses de enero y marzo. Para abril, la ci-

fra era de 10.314 toneladas, con un promedio de 7 toneladas por día, operando en la plataforma externa entre los paralelos de 38° y 43° Sur.

Estas malas capturas también generaron menor presencia de flota extranjera. En la semana 17 de la temporada, investigadores argentinos estimaron para el área adyacente a la Zona Económica Exclusiva, al sur del paralelo 44° Sur, 110 barcos poteros (contra los 125 buques del año pasado para esta época).

La flota española cuenta con licencias del gobierno británico para un plazo de 25 años

Por su parte, en la zona al norte del 44° Sur se relevaron 50 barcos, donde el año pasado habían sido 85. Lo mismo se registró dentro de la ZEE en disputa con Gran Bretaña, donde pesca la flota española: al cierre de esta edición 40 buques en el rectángulo 5058, cuando el año pasado fueron 102.

Temporada 2022, récord de calamar loligo, illex y pescados de cola

El Comité de Pesca del Gobierno de las islas Malvinas informó también este primer cuatrimestre los resultados de la temporada 2022 para la pesca de Malvinas. Tras la reunión del 6 de marzo, se difundieron informes del Director de Pesca y de representantes de la empresa contratada para patrullar la zona de mayor actividad pesquera en los mares aledaños a las Islas.

Durante 2022, 16 buques pesqueros españoles con licencias de Islas Malvinas pescaron 101.166 toneladas de

calamar loligo. Ese valor fue superado solo en 1989, temporada en la que se descargaron 118.120 toneladas. La diferencia está, tras más de treinta años de tecnificación, en el esfuerzo pesquero: aquel año faenaron 50 buques. También fueron record las capturas de pescados de aleta: la merluza destaca como un nuevo récord histórico desde que se implementó la zona de exclusión después del conflicto bélico de 1982, con 62.830 toneladas.

Otra novedad de los anuncios más recientes del gobierno de Malvinas es que en los próximos meses, el Reino Unido renovará “naves militares de control y patrullaje”, para intensificar su presencia en esos mares y controlar los buques bajo licencia. También anunciado la llegada del buque de apoyo polar, HMS Protector.

Según los informes, las inspecciones rutinarias de 2022 arrojaron como “motivo de preocupación” los accidentes y el acoso entre la tripulación, los equipos de pesca y seguridad que no cumplían las especificaciones y la documentación obsoleta que presentaban a bordo.

Las empresas españolas han adquirido licencias por 25 años más, comenzando el primero de enero del 2023. Esto, además de las implicancias diplomáticas por el reclamo de soberanía argentina, ha sido considerado no sólo inaceptable sino peligroso desde el punto de vista de la sustentabilidad del caladero, según han incidido

La medida es de particular irresponsabilidad, afecta el ecosistema y la preservación de las especies principales; además de constituir competencia desleal, con un producto como el calamar exento del arancel del 6% establecido por la Organización Mundial de Comercio (OMC), en una región como Malvinas donde el 83% de los productos pesqueros se exportan a la UE.

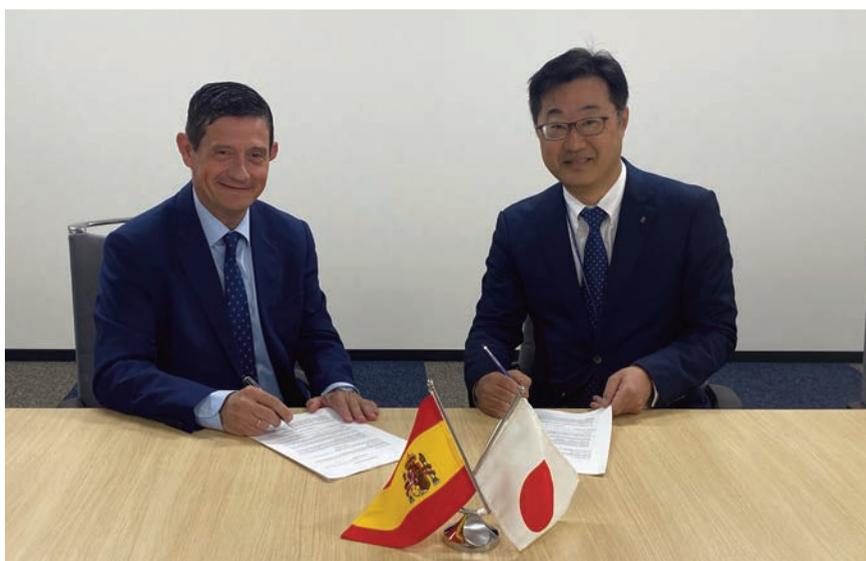
Marine Instruments se alía con la líder mundial en acústica marina

La compañía tecnológica gallega Marine Instruments, líder mundial en el desarrollo y fabricación de tecnología para el sector pesquero, ha fortalecido su alianza con otra líder global, la japonesa Furuno, este caso en acústica marina, ampliamente conocida en el sector pesquero por sus sonares y radares. Iñaki Arbulu, consejero delegado del grupo Arbulu, y Kiyoshi Furuno, director ejecutivo de Furuno Electric, sellaron una alianza para compartir tecnología como y colaborar en la comercialización de productos.

De esta forma, los productos de la firma gallega especializada en ingeniería para alcanzar unos océanos digitales y una pesca sostenible desembarcarán en el mercado atunero japonés de la mano de Furuno, que pasará a ser la distribuidora oficial de los productos de Marina Instruments. La compañía, que este 2023 cumple 20 años desarrollando y fabricando tecnología para el sector pesquero, distribuye sus productos en más de 30 países.

Trayectoria de colaboración

El acuerdo supone tanto para Marine Instruments como para Furuno, «un paso más en la larga trayectoria de colaboración iniciada ya por Grupo Arbulu hace más de 50 años, cuando este, a través de su empresa Nautical, se convirtió en distribuidor para España de los productos de la compañía japonesa», apunta la empresa gallega en un comunicado. Con esta nueva alianza compartirán experiencia y aprendizaje para desarrollar tecnologías basadas en el conocimiento y capaces de transformar sectores tradicionales como el pesquero.



Iñaki Arbulu (Grupo Arbulu) y Kiyoshi Furuno (Furuno Electric) llevan a cabo la firma del convenio.

Para Iñaki Arbulu, esta alianza «significa seguir apostando por la fiabilidad y la garantía que ofrece una empresa sólida y reconocida a nivel internacional». Para Kiyoshi Furuno, «es el resultado de una relación de confianza iniciada hace décadas y que combina las fortalezas de ambas empresas para ofrecer soluciones de alta calidad al sector atunero».

Líder en boyas de atún

Marine Instruments se ha posicionado como el fabricante líder de boyas de atún satelitales a nivel mundial. Actualmente, comercializa la M3iGO, la primera del mercado con Inteligencia Artificial y sondas bifrecuencia que permite identificar con precisión la cantidad de pescado comercial que hay debajo.

Como parte de su estrategia de diversificación, la compañía tecnológica está diseñando productos innovadores para otros mercados verticales, como el de la acuicultura con un sistema de alimentación inteligente propio, el Marine Acoustic Smart System (MASS), o la seguridad y defensa, con el M5D-Airfox, un dron solar de ala fija que desempeña con gran eficacia misiones militares de vigilancia y seguimiento.

Por su parte, Furuno es un fabricante y proveedor japonés especializado en la comercialización de soluciones de acústica y electrónica marina. De sus productos destacan los sistemas de radar y sonar, los instrumentos de navegación y los buscadores de peces..

Seal-Teknik incorpora la tecnología de sellado con marcas como Wallmax, UGA y Doyma

Seal-Teknik es una empresa eibarrera que nace con vocación de liderazgo internacional en técnicas de sellado. Seal significa sellar en inglés para lo que ponen en valor 20 años de experiencia en este sector al objeto de incorporar la tecnología de sellado en empresas e instituciones como parte de su desarrollo de producto soluciones para diversos sectores: construcción, marítimo, otros

Teknik pone el foco de su producto en la excelencia tecnológica, y para ello mantienen una colaboración

estratégica con el centro de investigación Tekniker, con el que trabajan conjuntamente de cara a difundir, optimizar e incorporar la tecnología de sellado.

Seal-Teknik ofrece tanto soluciones estándar como soluciones específicamente adaptadas a las necesidades de cada cliente y aplicación. Para ello desarrolla junto con el centro de investigación Tekniker tecnología de sellado optimizada y testada para cada aplicación. «No nos limitamos a cumplir una normativa determinada a un costo elevado», ma-

nifestó Iker Goenaga, director gerente de la firma que maneja las marcas: Wallmax, UGA y Doyma. En esta dirección, «Seal-Teknik se diferencia de sus competidores en el asesoramiento, la formación y el seguimiento de las instalaciones para asegurarse que se satisfacen las necesidades de nuestros clientes. No vendemos elementos de sellado, buscamos e implantamos la mejor solución de sellado para cada necesidad», decía Goenaga que destacaba las múltiples aplicaciones de sus productos.

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón	Acabados
Corto	Negro
Medio	Pintado
Largo	Galvanizado

*... experiencia nos permite
... recerte lo mejor*

VICINAY
Cemvisa

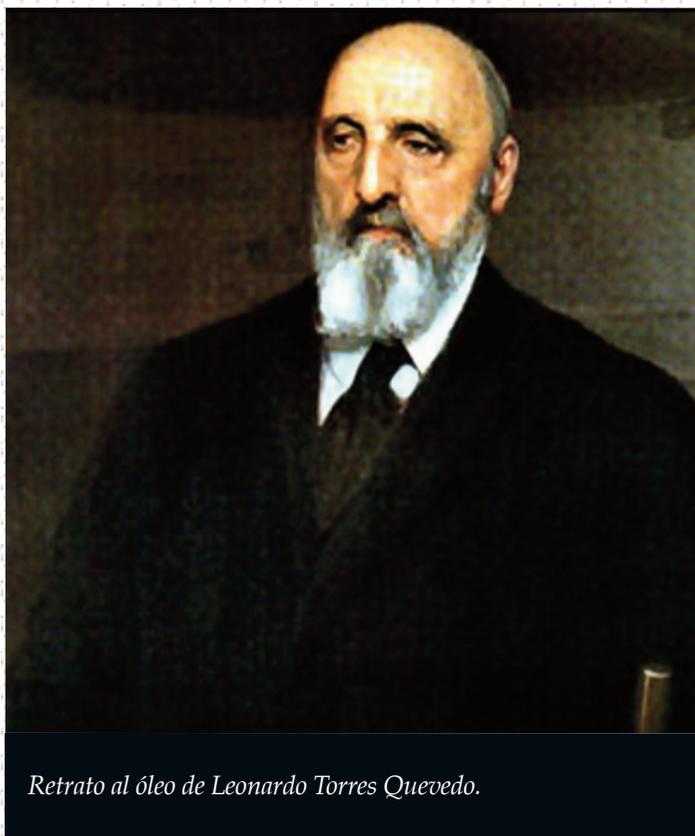
Tlfno.: (+34) 944 891 150
comercial@vicinaycemvisa.com
www.vicinaycemvisa.com

La teledirección naval se probó en el Abra bilbaíno

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta

En los años 1905 y 1906 se llevaron a cabo unos experimentos llamados a revolucionar la navegación marítima. Tuvieron como escenario el Abra bilbaína y como protagonista a un hombre excepcional del que apenas queda recuerdo. Me refiero a Leonardo Torres Quevedo, un hombre nacido en la localidad cántabra de Santa Cruz de Iguña, a un tiro de piedra de Molledo. Inventó el Telekino, un singular sistema para teledirigir barcos o, en otras palabras, para manejarlos a distancia. Las experiencias constituyeron auténticos éxitos que vinieron a sumarse a la larga carrera de logros conseguida por el singular personaje.



Retrato al óleo de Leonardo Torres Quevedo.

Leonardo Torres Quevedo nació el 28 de diciembre de 1852 como hijo de Luis Torres Vildósola y Urquijo, un ingeniero de caminos bilbaíno de quien heredó su interés por la ciencia. Su nacimiento en Cantabria fue circunstancial, ya que la familia residía en la capital vizcaína. Luis, su hermano, vio la primera luz en las Siete Calles bilbaínas y los primeros estudios fueron cursados en el Instituto Vizcaíno que estaba situado en la actual Plaza de Unamuno.

La familia acabó por trasladarse a Madrid debido al trabajo del padre iniciándose así un periplo en el que Leonardo acabaría por dar a conocer grandes genialidades, como las máquinas de calcular capaces de hacer frente a cualquier ecuación algebraica y de obtener las raíces imaginarias de ellas. Pese a las limitaciones de su época, el ingeniero fue el precursor

El Telekino, un invento que se debe a Leonardo Torres Quevedo.

del cálculo matemático hasta el punto de llegar a crear un juego de ajedrez autómatas que definitivamente desbordaba cualquier idea concebida por ilustres predecesores.

Uno de los inventos más espectaculares para su tiempo fue la creación del telekino, un sistema que bautizó de esta forma en atención a la función que iba a desempeñar. En griego, tele significa distancia, y kino, movimiento. Era, por tanto, un sistema para mover cosas a distancia. Empezó con un triciclo al que adaptó el telekino en unas pruebas que llevó a cabo en 1904 en el frontón Beti-Alai, situado en la calle Marqués de Riscal de Madrid.

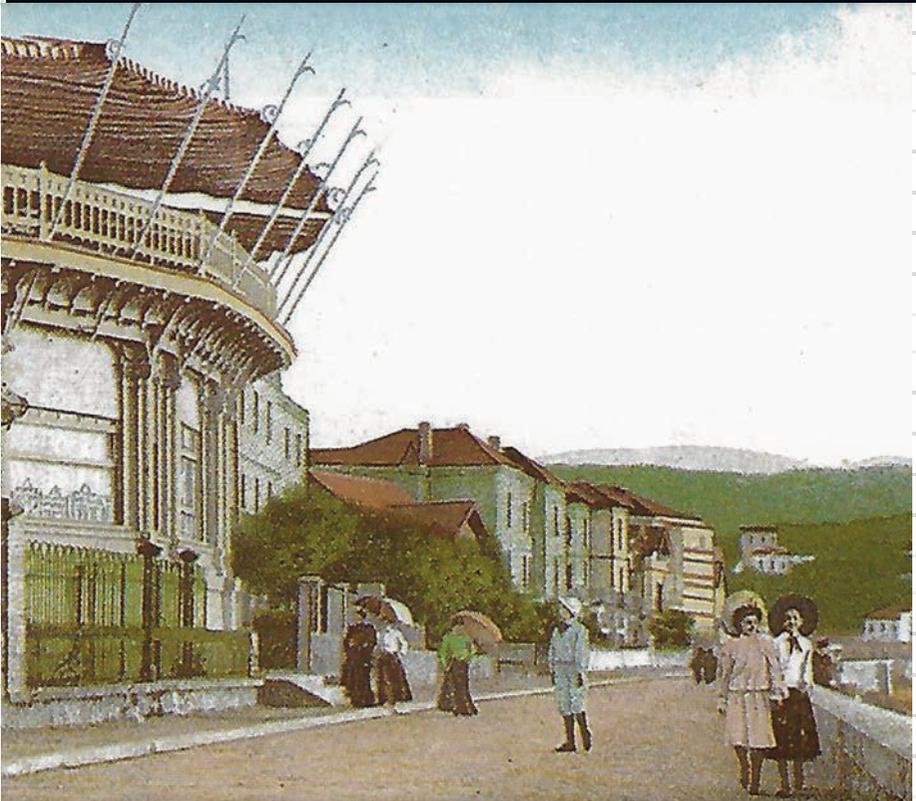
Se descubre el mando a distancia

¿Es posible mover un triciclo a distancia con un mando? La pregunta tal vez resulte hoy absurda cuando en cualquier lugar podemos ver jugar a niños con coches teledirigidos. Torres Quevedo iba más allá y propugnaba que su sistema de movimiento a distancia podía ser utilizado también en el mar, con barcos. En aquella ocasión, la del triciclo, estuvo presente un comisionado del Ministerio de la Guerra. La prueba dio sus resultados positivos y el artilugio funcionó perfectamente ante la sorpresa de los presentes.

Pero Torres Quevedo quería llegar mucho más lejos, de forma que el 7 de noviembre de 1905 se llevaron a cabo unos ensayos del telekino en el Abra bilbaino aplicándolo al bote "Vizcaya" y utilizando como base de operaciones la terraza del antiguo Club Marítimo del Abra, en Getxo.



Casa natal de Torres Quevedo en Cantabria.



Desde la terraza de la izquierda de foto se hicieron las pruebas del telekino en el Abra bilbaino.

Reportaje



El telekino original se conserva en el Museo Torres Quevedo.

El bote “Vizcaya” sorteó todos los obstáculos con un mando a distancia.

La expectación fue enorme. Leonardo explicó la esencia del invento: “El ‘telekino’ utiliza dos estaciones de telegrafía sin hilos, una transmisora y otra receptora. El contacto, en vez de producirse como en el telégrafo Morse entre una cinta y una rueda, se produce entre dos pìcitas de metal. Cada contacto o serie de contactos en el manipulador, es una señal diferente e invisible que cruza el espacio y es recogida por la estación receptora instalada en el bote, y obedecida por éste con precisión. El bote lleva una batería de acumuladores donde va almacenada la energía eléctrica aplicada a unos motores, que son los que dan movimiento y velocidad: un motor para la hélice, otro para el timón y dos ser-

vomotores para la maniobra que se ordena desde la estación transmisora a los motores principales”.

El aplomo de un genio

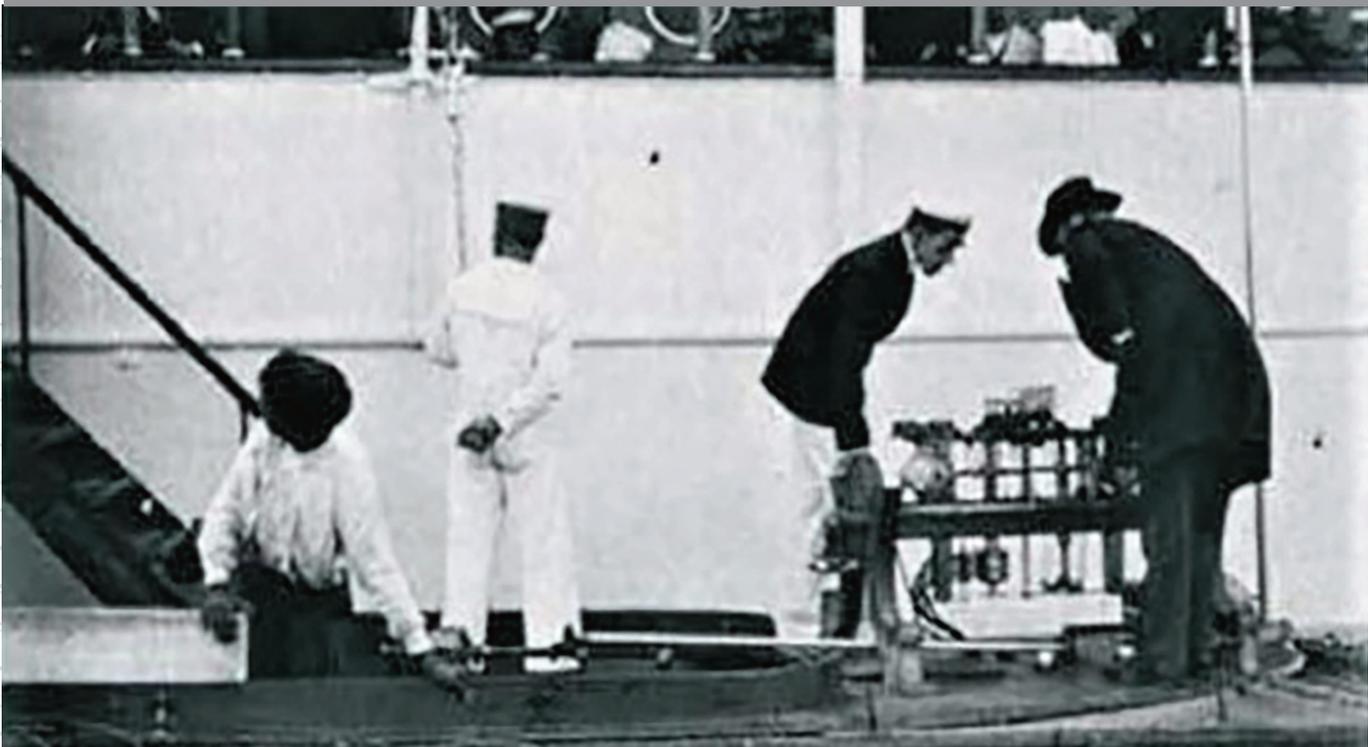
Torres Quevedo estaba seguro de cuanto decía. Durante los meses de setiembre y octubre inmediatos había estado haciendo pruebas en el mismo escenario, pero sin público. El resultado fue el esperado. En el ensayo utilizó el bote “Vizcaya” que evolucionó a gusto del operador por entre los barcos que estaban anclados frente a la terraza donde se había colocado el emisor. Las felicitaciones no se hicieron esperar, incluso de aquellas personas que ponían en duda la eficacia de las ondas. Al día siguiente se repitió la experiencia en el estanque de la Casa de

Campo de Madrid con la misma precisión y acierto. En ciertos círculos se hicieron amplios comentarios en torno a la eficacia del invento y de la repercusión futura que podía tener. Alguien apuntó la utilidad del mismo en el marco de la guerra, siendo entonces

El ingeniero creador dirigió la maniobra desde la terraza del antiguo Club Marítimo.

cuando la idea de Leonardo adquirió otros tintes. El interés fue subiendo de nivel hasta llegar al propio rey Alfonso XIII.

Para acallar rumores que ponían en tela de juicio la eficacia del telekino, Torres Quevedo prometió hacer una nueva prueba en el mismo escenario de Getxo. Para ello invitó principalmente a todos aquellos que públicamente habían mostrado reticencias y dudaban abiertamente sobre la utilidad del invento. Quería acabar de una vez con las polémicas de prioridad de unos ingenieros franceses y salir airoso ante el desprecio de la Marina. La presencia del rey era toda una garantía.

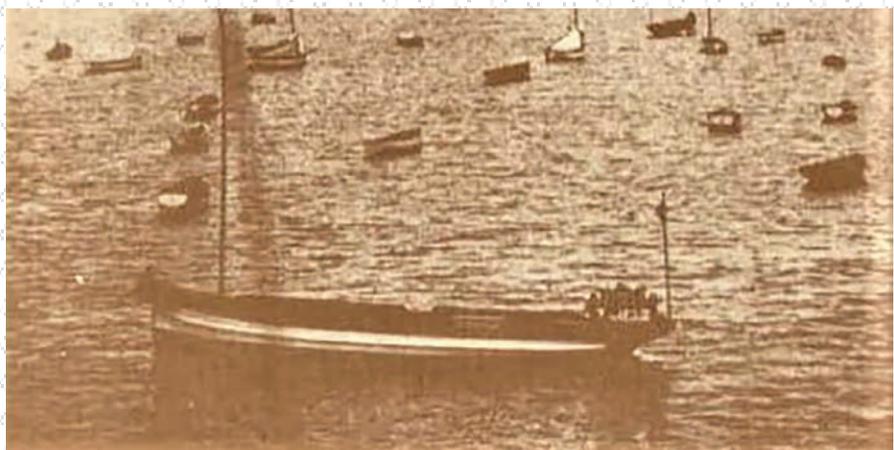


El rey Alfonso XIII interesándose por las características del telekino en el Abra.

La prueba

El 25 de setiembre de 1906 fue uno de los días más importantes de la vida de Leonardo Torres Quevedo. Se jugaba la credibilidad a una carta ante no sólo las autoridades locales, provinciales y nacionales, sino también las representaciones llegadas de varios centros científicos y los miles de personas que se agruparon en torno al escenario de la prueba. Muchas estaban a bordo del yate "Laurak Bat" y del vapor "Elcano", perteneciente a la Junta de Obras del Puerto. Otras en muchas embarcaciones pequeñas y los más en el muelle de Las Arenas y en el puente de hierro de Portugalete. El conjunto daba un animado aspecto a gran par-

El rey Alfonso XIII apadrinó las pruebas.



En primer plano el bote "Vizcaya" sorteando obstáculos en el Abra gracias al telekino.

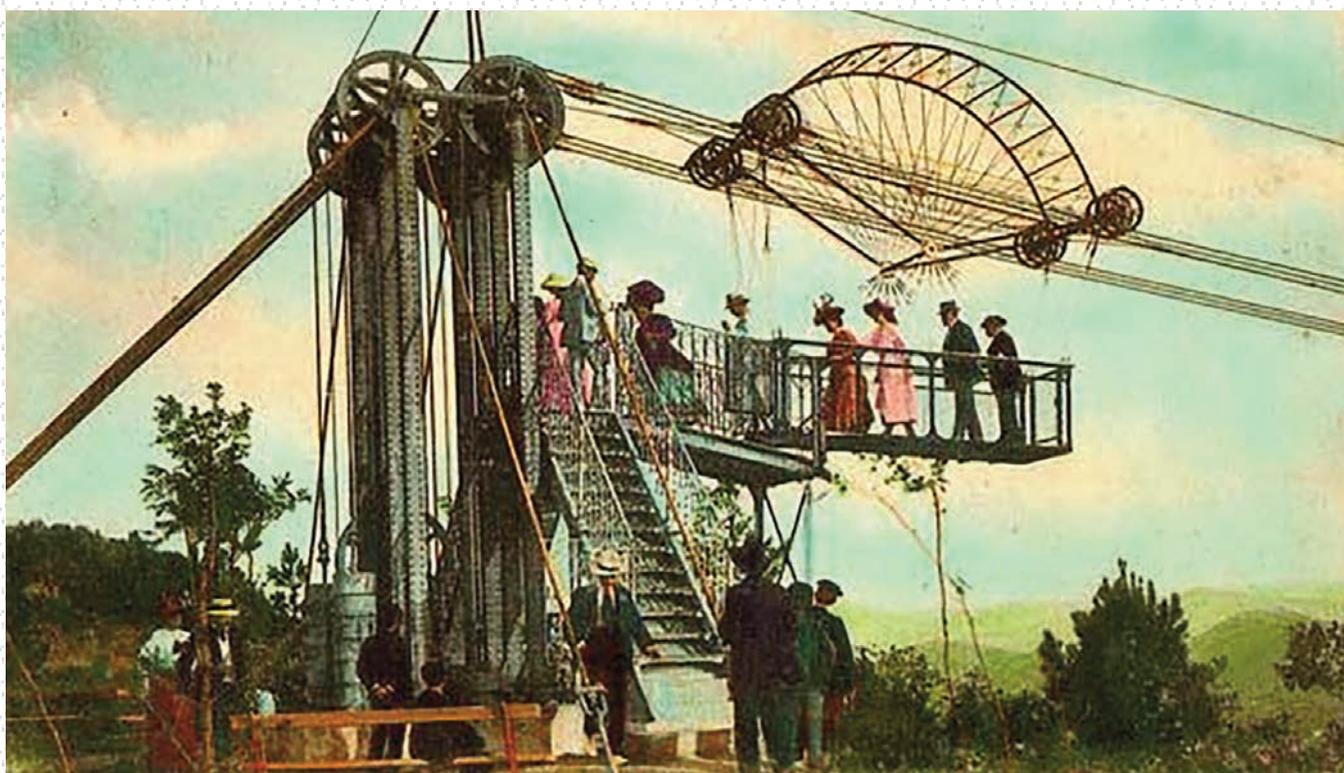
te de la bahía.

Llegó el momento de la verdad. Se procedió al desamarre del bote "Vizcaya" donde de nuevo se había instalado la estación receptora, instante en el que Torres Quevedo comenzó a dictar órdenes al ayudante que manejaba el aparato transmisor colocado sobre la barandilla de la terraza del club. Las señales de contacto saltaron hacia la nave que, con precisión ad-

mirable, evolucionó sobre las aguas en distintas direcciones. Ante los asombrados ojos de los espectadores, el "Vizcaya", sin tripulación, libraba a cuantos botes tenía en derredor hasta llegar al "Elcano" donde, a modo de control, estaban los miembros de la Junta de Obras del Puerto con su director en cabeza.

Fue el momento esperado por Torres Quevedo para hacer un guiño a la con-

Reportaje



Tranvía aéreo creado por Torres Quevedo para el parque de recreo del donostiarra Monte Ulía.

Suyo es también el Aerocar sobre las cataratas del Niágara que aún funciona.

currencia. También asistida por el mecanismo a distancia, la bandera que portaba el "Vizcaya" bajó y subió repetidas veces en señal de saludo a los ocupantes del "Elcano". El detalle, que periodísticamente se consideró una muestra de "brujería científica", fue seguido por una explosión de aplausos.

La curiosidad

Cuando se dieron por terminadas las pruebas, el bote objeto de la atención principal de los asistentes fue llevado al embarcadero del club. La operación se llevó a cabo siguiendo las pautas determinadas en aquella jornada. Es decir, obedeciendo las órdenes del telekino y entre la ovación de

quienes habían comprobado que el invento era un logro no conocido hasta entonces. Había mil especulaciones sobre lo que se podía conseguir a partir de aquel artilugio sobre las aguas y sobre tierra, porque, quien más quien menos, sabía de las pruebas realizadas con aquel simple triciclo madrileño.

Cuando el bote "Vizcaya" llegó a la orilla fue examinado detenidamente por las autoridades asistentes comprobando la limpia ejecución del telekino. Torres Quevedo atendió con sus comentarios cualquier duda que se planteó a fin de que nadie dudara de la limpieza de la ejecución llevada a cabo y, sobre todo, para dar en el morro a aquellos franceses que sospechaban que allí había gato encerrado.

Fueron los científicos invitados quienes actuaron de padrinos en el experimento, confirmando la limpia ejecución de los ejercicios planteados desde la amplia terraza del club. También estuvieron presentes numerosos re-

presentantes de la prensa que obtuvieron cumplida información sobre el invento y su creador.

Torres Quevedo, el hombre

Muchos asistentes a la prueba se preguntaban por Torres Quevedo. ¿Quién era realmente? Le veían tan modesto e inmediato que difícilmente les entraba en el concepto de lo que podía ser un genio de la invención. Más de uno comentó "Para creaciones de este tipo ya hubo un Leonardo" en clara alusión a Da Vinci. ¿Estaban ante otro?

Quienes le habían tratado de cerca coincidían al decir que el rasgo característico de su personalidad era la humildad. Coincidían con el juicio que hizo de él la prestigiosa revista "La Esfera" cuando publicó: "Es de una modestia indomable que le hace ser premioso en su charla cuando de sus inventos se habla y que le obliga a esforzarse y confundirse si se le prodigan los elogios que merece". Le llovieron preguntas en el Marítimo del



Spanish Aerocar, funicular sobre el río Niágara, a la altura de las cataratas, creado por Torres Quevedo y que aún sigue en funcionamiento con las reformas correspondientes.

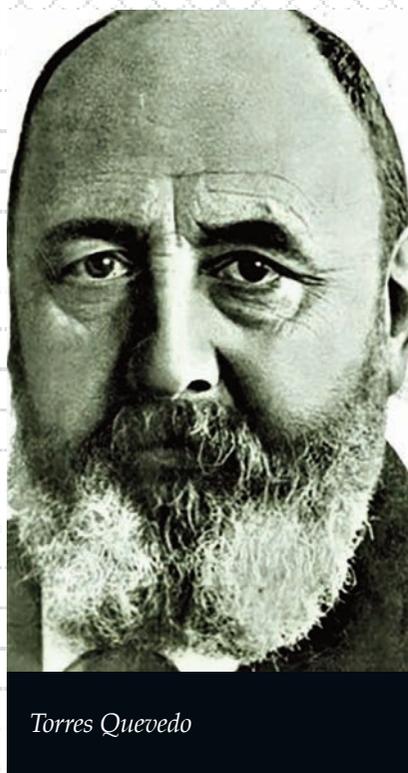
El inventor: “Escribir me parece más difícil que crear el telekino”

Abra saliendo airoso de todas: “Soy como todos los hombres. Lo que pasa es que me gusta hablar poco y esto se interpreta en mí como signo de modestia, pero, en el fondo, soy igual que todo el mundo”.

También reconoció cuáles eran sus miedos reales: “Escribir es para mí un martirio, pero inventar y madurar mis inventos constituye una diversión. En cambio, cuando escribo, sí creo que trabajo, y quisiera no tener que hacerlo jamás”.

Una veintena de patentes

Paralelamente al telekino, Torres Quevedo inventó un dirigible que re-



Torres Quevedo

sultó más ligero que el de Zeppelin. Tenía en funcionamiento un tranvía aéreo en San Sebastián que fue la

atracción principal del parque de recreo del Monte Ulía durante veinte años.

Uno de sus logros a nivel internacional fue la construcción del Spanish Aerocar emplazado junto a las cataratas del Niágara, entre Estados Unidos y Canadá. Tiene una longitud de 580 metros y una de sus características principales es que, en el caso de rotura de uno de los cables de los que está provisto, esto no modifica la tensión por la que se rigen los demás, y por lo tanto la seguridad se mantiene en caso de un accidente de estas características. Está reformado, pero aún funciona.

Leonardo Torres Quevedo, un hombre singular que llegó a patentar una veintena de inventos, murió el 19 de diciembre de 1936.

El galeón viajero

Apareció por sorpresa, casi sin avisar, unos días después de que los romanos bermeanos desfilasen en viernes santo por la plaza de La Lamera. El galeón Andalucía, que así se llama, había salido de La Línea de la Concepción el pasado 12 de marzo haciendo escalas en Puerto Sherry y Avilés recalando después en Bermeo, en plena Semana Santa.

Texto: Julio Ruiz de Velasco

Fotos: J.R.V. y Koiole

El galeón ha venido a recordarnos la triste experiencia de lo que ocurrió hace unos años en el mismo lugar. Allí estuvo atracado el Aita Guria que terminó desarbolado en el propio muelle por un temporal de viento, en enero de 2010, siendo finalmente desguazado por abandono de “unos” y conflicto con “otros”. Una pena. Pero volvamos al galeón que nos ha visitado. Cuatro días de puertas abiertas pero cobrando ocho euros por la subida a bordo. Y hasta llegar aquí, le quedaban por realizar otras cinco etapas hasta llegar a Brixham en el suroeste de Reino Unido y regresar por Honfleur- Rouen hasta Bourdeaux en Francia. En cada etapa admiten previa inscripción, voluntarios y “venden” pasajes con todo incluido costando entre 160 y 700 euros por persona dependiendo de la duración de la singladura.

Y es que el galeón necesita fondos para financiarse. Propiedad de la Fundación Nao Victoria, fue construido en Punta Umbría con la planificación del ingeniero naval Ignacio Fernández



El galeón Andalucía atracado

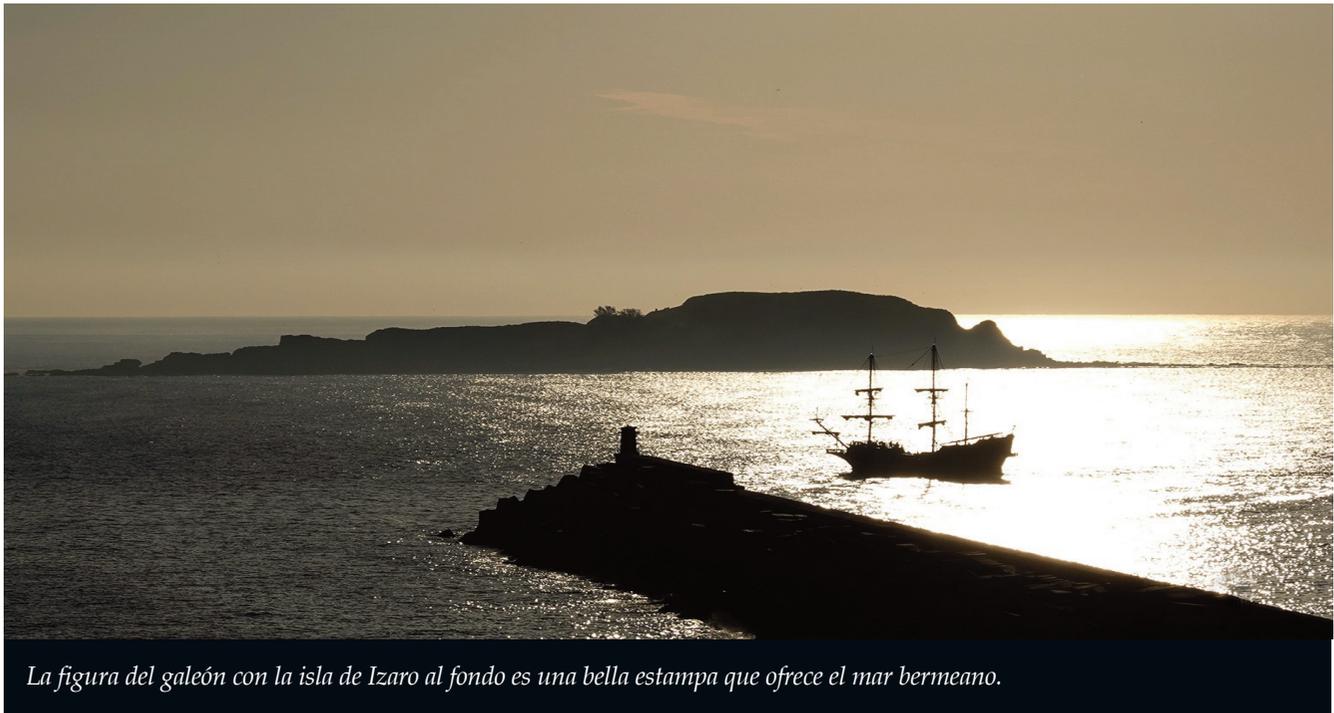
Vial y teniendo como asesora-historiadora a Guadalupe Fernández Morente. Fue botado en noviembre 2009 tras casi año y medio de construcción con sistemas constructivos novedosos a base de fibra de vidrio al que se unieron después con distintos tipos de madera según las zonas a recubrir: Iroko, pino, haya, roble y encina fueron las principales maderas empleadas.



El galeón ha sido visitado por numerosas personas gracias

El motivo de su construcción fue “ser embajador de Andalucía y de España en la Exposición Universal de Shanghai en 2010, a donde se desplazó cruzando todo el Mediterráneo con escalas en Málaga, Malta, y cruzando al Mar Rojo por el canal de Suez arribando a Shanghai tres meses después.

Cultura Marítima



La figura del galeón con la isla de Izaro al fondo es una bella estampa que ofrece el mar bermeano.



as gracias a un programa de visitas guiadas.



Carlos Torres y Sergio Barranco, de marinería.



Pablo Gálvez y Juan Carlos Acevedo, cocineros.

Características:

Eslora49,40 m.

Manga 10,10 m.

Puntal 6,07 m.

Calado3,00 m.

Cultura Marítima



El 'Aita Guria' desarbolado en su atraque por un temporal de viento en enero de 2010.

Este tipo de galeón, el “Andalucía” es una réplica de los que surcaban los mares en los siglos XVII y XVIII y que fueron utilizados después del descubrimiento de América para trasladar mercancías de un lado a otro del Atlántico. Salían de Sevilla dos veces al año y pasando por Canarias arribaban a Tobago, Granada, fondeando en Río del Hacha y en Cartagena de Indias.

El regreso a España lo realizaban por Porto Bello, La Habana y Veracruz.

Conforman la arboladura seis velas cuadras; mayor, gavia, trinquete y bauprés y una vela latina; mesana. No se dispone de ninguna ayuda mecánica así que solo para izar la mayor se necesitan una docena de personas. Con todo el velamen dispuesto llega a conseguir casi los 10 nudos. Dispone asimismo de diez cañones por banda, ya lo contaba el poeta Espronceda en 1835, viento en popa, a toda vela además de disponer de dos anclas de 800 kgs cada una.

La tripulación habitual para sus singladuras la conforman voluntarios y “menos voluntarios” que en puerto atienden amablemente y explican los quehaceres y secretos del galeón. tripulación

Cuesta mucho trasladarse a los siglos anteriores imaginando las penurias y vicisitudes de los marinos que optaban por enfrentarse al mal comer y a las enfermedades que surgían en todas las travesías. Que haya personas que nos enseñen como era aquella vida y aquellas navegaciones es de agradecer. Mi reconocimiento a las personas que me enseñaron que yo les cuento esta pequeña historieta.

Abandonaron la bocana bermeana rumbo a Arcachon en Francia un lunes de abril, después de cinco días en puerto. Amanecía, la isla de Izaro era testigo y un montón de millas por la proa les aguardaban hasta su destino. Si tienen oportunidad de realizar una, aunque sea corta singladura, no lo piensen mucho.

Haganlo! Se transportarán unos cientos de años atrás y catarán como pasaba la vida de lenta en aquellos siglos. Sin prisa. Repito : Haganlo! . 



Figurantes romanos en la plaza Lamela de Bermeo

MOVERTE FORMA PARTE DE TU DÍA A DÍA, Y TÚ ELIGES CÓMO HACERLO

ÚNETE A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE


euskotren


euskal trenbide sarea

Euskadi, bien común



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES



Grupo Ricardo Fuentes
ES COMPROMISO

En Grupo Ricardo Fuentes estamos **comprometidos con el mar** y con todas las personas que trabajan para hacer de él un **medio de vida más sostenible y respetuoso con el atún rojo** y las demás especies que viven en él.



Ricardo Fuentes

ricardofuentes.com