

Europa Azul

Revista de la Mar

Marzo-Abril N.º200. 2024





AMAR O MAR

Te esperamos en **Navalia** del **21 al 23 de mayo**
Stand E15

“**Amar o mar**” es tener más de 90 acuerdos de colaboración con organizaciones de la industria naval y resto de asociaciones de la economía azul que representan más de 20.000 empleos.

Confía en la experiencia de nuestros gestores especializados para:*

- **Renovación de Flota**, disponemos de financiación específica para ayudarte a seguir creciendo.
- Financiación a medida para **inversiones sostenibles**.
- Hipotecas Navales.
- TAX Lease y RD 874.
- **Amplia oferta de seguros** con soluciones especializadas para tu empresa, para tus empleados y para ti.**

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

981 910 522 | ABANCA | @SomosABANCA

//ABANCA
Mar

* La concesión de la financiación recogida en esta oferta está sujeta, en cualquier caso, al análisis previo del riesgo por ABANCA. Promoción válida hasta el 31/12/2024.

** ABANCA MEDIACIÓN, OPERADOR DE BANCA-SEGUROS VINCULADO, S.L., con domicilio social en la Avenida da Mariña nº 1, 4ª planta, A Coruña, inscrita en el Registro Mercantil de A Coruña, tomo 3321, folio 64, hoja C-38698 y en el Registro de distribuidores de seguros de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con el no CV-0044, provisto del CIF B-70049630 y con seguro de responsabilidad civil y capacidad financiera exigidos por la normativa de distribución de seguros vigente. Compañías aseguradoras: ABANCA Seguros Generales, CASER, AXA, FIATC y MAPFRE. Más información en la red de oficinas de ABANCA Corporación Bancaria S.A. o en www.abanca.com



Alberto Echaluze

Son necesarios fondos para compensar esfuerzos hacia la transición energética

En la era de la transición energética, el impacto de la eólica marina en el sector pesquero plantea importantes cuestiones en términos de sostenibilidad y compensación. Es innegable que, a medida que avanzamos hacia un futuro energético más limpio, algunos sectores, como el pesquero, se enfrentan a importantes retos. Esta transición, aunque crucial para hacer frente a la crisis climática, conlleva costes no sólo económicos, sino también sociales y medioambientales. En este contexto, es crucial que existan fondos de compensación adecuados para apoyar a las comunidades e industrias afectadas por este cambio trascendental.

En este contexto, el Ministerio Federal de Alimentación y Agricultura de Alemania (BMEL) ha anunciado que seguirá prestando ayuda financiera al sector pesquero para paliar el aumento de los costes de explotación derivados de la instalación de parques eólicos marinos. Este año, la ayuda ascenderá a 3 millones de euros, lo que supone sólo una fracción de los 134 millones de euros procedentes de la eólica marina y destinados al sector pesquero del Báltico y el Mar del Norte para prepararlo para el futuro.

Desde muchos frentes se subrayan la importancia de estas ayudas para las

pequeñas y medianas empresas pesqueras costeras, calificándolas no sólo de señal de reconocimiento de las dificultades a las que se enfrentan estas comunidades, sino también de inversión en su viabilidad futura. "Con estas ayudas apoyamos la liquidez a corto plazo de las empresas, proporcionándoles el espacio y las oportunidades para afrontar la necesaria transformación hacia un sector pesquero sostenible y preparado para el futuro", afirma el Gobierno alemán.

Esta iniciativa pone de relieve la creciente concienciación sobre la importancia de equilibrar el desarrollo de las energías renovables con la protección de los intereses económicos y medioambientales de las comunidades tradicionalmente dependientes de la pesca. La clave de una transición energética justa y equitativa reside en la capacidad de integrar las nuevas tecnologías con respeto y apoyo a las industrias y culturas existentes.

El sector pesquero, con su rico patrimonio y su papel crucial en la economía y el ecosistema marinos, merece especial atención en estos tiempos de cambio.

Gracias a medidas como las adoptadas por el BMEL, se puede aspirar a un futuro en el que la energía limpia y la pesca sostenible coexistan armo-

niosamente, avanzando juntas hacia un horizonte más verde y próspero. No obstante, para llegar a un consenso es necesario alcanzar acuerdos en un aspecto fundamental como es la Mesa de Diálogo del Ministerio para la Transición Ecológica, encaminada a llegar a un entente, entre el sector pesquero y los promotores privados. Es lógico que el sector pesquero pida beneficios sociales, pero también es verdad que es necesaria la opinión científica sobre las afecciones a la biodiversidad y medir el peso del impacto socioeconómico a la hora de autorizar la eólica marina. También, es verdad que a miles de kilómetros y con mucho más entusiasmo por esta energía renovable, Canarias pide subastas específicas que le permitan ser "pionera".

El sector pesquero tiene que ser atendido porque conoce los caladeros y sitios de interés en la producción y los promotores deben dialogar en aras de conseguir una mayor apertura, transparencia, en un aspecto que puede condicionar el futuro de los mares a corto plazo. Ya vemos las afecciones del cambio climático que están produciendo sobre la pesca y ahora no pueden existir más repercusiones negativas para un sector ya de por sí muy castigado por tanta reglamentación comunitaria e internacional. 

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, Julio Ruiz de Velasco y 3Migrupo.

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

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

CONTRATACIÓN DE PUBLICIDAD: JULIO RUIZ DE VELASCO. Calle: San Vicente, 8, 6º dpto 3 (Edif. Albia I). 48001 BILBAO. Tlfno: 649015850-650340460

E-MAIL: jruizdevelasco@telefonica.net

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



Reportaje 6 a 11

La redistribución climática de las especies genera incertidumbre en la flota de bajura

Europa 12 a 21

La Comisión anuncia una evaluación de la PPC

Repercusiones de la anulación del acuerdo UE-Marruecos

Las medidas que debe contar la reforma de la PPC

Galicia 22

Estudio del impacto del palangre sobre los fondos marinos

Euskadi 23 a 27

Una moratoria del empleo de FADs tendría efectos negativos sobre la economía de Seychelles

Los puertos pesqueros buscan alizanzas en Europa

Las limitaciones de la pesca de bajura

Sectores pesqueros 28 a 31

Prosigue el desguace de la flota

Opinión 32 y 33

Los costes simplificados de los fondos estructurales europeos

Internacional 34 y 35

Eurocámara y Consejo alcanzan un acuerdo sobre los derechos fundamentales del personal a bordo

Tecnología 36

Nuevos modelos de pingres

Acuicultura 37

Situación de Avramar

Conservas 38 y 39

Facturación del sector conservero

Astilleros 41 a 52

Buques oceanográficos

Ampliación del astillero Freire

Buques Militares.

Zamoka. Buque Heróinas de Salvora

Nodosa. Prion.

Armón-. Hadassa Bay

6 a 11

Recursos pesqueros

La jornada de ACERGA muestra las implicaciones del cambio climático sobre los recursos pelágicos

Una jornada organizada por la asociación de cerco de Galicia (ACERGA) sobre la gestión de las especies pelágicas ha mostrado los resultados de un trabajo científico que evidencian que la mayoría de las comunidades y hábitats de los mares europeos han respondido al calentamiento oceánico mediante dos fenómenos ecológicos conocidos como tropicalización y desborealización. «El incremento de la abundancia de especies de aguas cálidas, proceso denominado tropicalización, predomi-

mina en el Atlántico, mientras que la desborealización, proceso de disminución de la abundancia de especies de aguas frías, es especialmente notable en cuencas semicerradas como el Mediterráneo y el Báltico», según preswntó Guillem Chust, investigador de AZTI. También, Yolanda Rivero, del IEO, mostró los resultados de las campañas de investigación del estado de la sardina, en el que los últimos reclutamientos conocidos impiden elevar su población fluctuante.

11 a 21

Unión Europea

Una evaluación de la PPC exigen la modificación de la obligación del desembarque y del Plan de Acción

El Comisario Sinkevicius ha anunciado una evaluación completa de la Política Pesquera Común. Su declaración se ha realizado, en Brujas, en el Consejo informal de la UE anunciando que llevará a cabo una evaluación completa de la Política Pesquera Común. Sinkevicius ha declarado que es un buen momento para analizar el futuro de nuestra pesca. En la reunión se ha repasado el mandato de cinco años de la Comisión y el Parlamento. No obstante, una evaluación del Plan de Acción exige la modificación de la obligación del desembarque y del Plan de Acción, muy contestados por el sector pesquero.

Empresas 54 a 59

Mayekawa y Magallanes

Wartsila y Perter Taboada

Comercialización 60

Balfegó

Puertos 61

Electrificación Puerto de Bilbao

Náutica 62

Empresa Lasaia

Ferias y Congresos 64 a 65

Navalia y Alianza de los Alcaldes del Atún

Reportaje 66 a 71

'Empress of Ireland', el segundo Titanic

Sectores pesqueros

La flota pesquera española sigue contanto con bajas y exportaciones de menor edad

La actividad pesquera extractiva en España no deja de sufrir bajas. Las restricciones a la actividad en aguas comunitarias, la subida de costes y la falta de relevo generacional están detrás del éxodo constante de embarcaciones a otros caladeros, con nuevo pabellón, para probar suerte en aguas más rentables. Junto a ello se manifiesta una tendencia, la de la exportación de pesqueros a otros países, sobre todo africanos, que se ha agudizado en los últimos cinco años. La diferencia ahora radica en la edad de los buques que abandonan la bandera española



Industria naval

Los astilleros diversifican sus actividades

European Marine Board, donde participan el IEO y Cetmar, de Galicia, estima que la mitad de los barcos oceanográficos actuales han de reemplazarse a corto y medio plazo. Por este motivo, son muchos los astilleros que muestran interés por las licitaciones que se pueden presentar por instituciones en renovar su flota. También otro nicho del mercado es el que está explotando Armón obteniendo

frutos con una cadencia casi igual de enérgica. A los siete pedidos que tenía en cartera en Vigo, entre las instalaciones de la curva de San Gregorio y las que fueron de la extinta Hijos de J. Barreras, acaba de agregar otros dos. Armón Vigo construirá dos buques multipropósito para las Fuerzas Armadas del país (Försvarsmakten) e irrumpirá así en el segmento militar, uno de los más activos en procesos de renovación de flota en todo el mundo. Por otro lado, no ha pasado desapercibida la labor de la botadura del pesquero congelador "Hadassa Bay", construido por encargo de South Atlantic Squid, sociedad formada por Copemar y Beauchene Fishing.



Publicidad

Abanca	2
Marine Instruments	15
Grupo Emenasa	17
Industrias Ferri	21
Arrain Azoka	29
Navalia	31
Mayekawa	37
Volvo	43
Nautich Tech NMA	45
Nautical	49
Protecnavi	53
Saja Indyna	55
Furuno	57
Climafrio	59
Uhinak	61
Nodosa	63
Viajes Amaia	65
TVMAC	72



Cabos en Bermeo, puerto emblemático del Cantábrico. Foto: (J.R.V)

Situación de los Recursos Pesqueros

La redistribución climática de las especies genera incertidumbre en la flota de bajura

Una Jornada organizada por la Asociación de Armadores de Cerco de Galicia ACERGA sobre la gestión de las especies pelágicas ha mostrado la incertidumbre que genera comprobar como el jurel se hunde en la columna de agua, allá donde los aparejos actuales no lo alcanzan o que la anchoa, aunque sigue abundante, merma de tamaño, porque el calentamiento acelera el metabolismo en su crecimiento inicial y, por tanto, madura antes pero es más pequeña, explicó el científico de AZTI, Guillem Chust. Y con la sardina ocurre lo mismo, mientras que verdel avanza, en su puesta, 300 kilómetros por cada grado mayor de temperatura. «El incremento de la abundancia de especies de aguas cálidas, proceso denominado tropicalización, predomina en el Atlántico, mientras que la desborealización, proceso de disminución de la abundancia de especies de aguas frías, es especialmente notable en cuencas semicerradas como el Mediterráneo y el Báltico, que además experimentan las tasas más rápidas de calentamiento del mar», explicó Chust, en la jornada de ACERGA.



Guillem Chust abordó, en la jornada de Acerga, la adaptación de las especies al cambio climático

El centro tecnológico AZTI ha liderado un trabajo científico que ha contado con la participación de 39 expertos de todo el mundo y financiación de la Unión Europea a través del proyecto FutureMARES. AZTI ha corroborado con datos la transformación marina «acelerada y sin precedentes», que se está dando en el golfo de Bizkaia

En los últimos 40 años, el Océano Atlántico ha experimentado una tropicalización de sus comunidades, aumentando la abundancia de especies propias de aguas más cálidas, mientras que el Mediterráneo y el Báltico, con un calentamiento más rápido, han sufrido una disminución notoria de organismos de aguas frías.

Guillem Chust comentaba, en la jornada de ACERGA, que se habían estudiado 1.800 especies para constatar el calentamiento de los mares europeos. «Existe una tropicalización. Disponemos de

unos 40 años de datos, y concluimos que sobre 400 especies, en aquellas aclimatadas a aguas más calientes abunda su existencia y en las más aclimatadas a las frías declina su abundancia. El nicho ecológico se desplaza hacia el norte y las especies tratan de contrarrestarlo, Las del Norte van hacia el Norte del Polo Norte las del Sur hacia el Polo Sur. El océano se está calentando, pero no en todas las zonas por igual. En 2022 y 2023 y 2024 el calentamiento se sale de los registros de más de hace 40 años. aunque esperamos que sea por influencia del suceso del Niño y la reducción del temperatura de enero del 2022 porque estaríamos en un punto de no retorno», decía Chust. Desde AZTI se lleva estudiando el calentamiento global, desde hace 15 años, «en el que vemos que este fenómeno se va profundizando. En la anchoa, el calentamiento podríamos ver que puede estar beneficiando su situación, aunque los momentos de puesta son críticos».

Tropicalización y desborealización

Según los expertos, estas tendencias se deben, por un lado, a la mayor facilidad de dispersión y colonización de especies en ambientes abiertos, aunque también existen casos de invasión en los mares semicerrados. «Un ejemplo notable es el aumento de especies de aguas cálidas procedentes del Indo-Pacífico en el este del Mediterráneo, llegadas a través del Canal de Suez y que compiten con las especies autóctonas, alterando las redes tróficas y los ecosistemas marinos», añade Chust.

La investigación ha analizado en qué medida las tendencias y cambios a largo plazo de las comunidades marinas europeas (zoo-



Las repercusiones del cambio climático sobre las especies pelágicas es motivo de preocupación sobre la flota de bajura.

«Los pesqueros tendrán que desplazarse más lejos o cambiar los aparejos para pescar en más profundidad para adaptarse a la situación climática»

plancton, bentos, invertebrados pelágicos y demersales y peces) han estado vinculadas al calentamiento oceánico.

El estudio del cambio climático se lleva estudiando desde los cambios morfológicos, biológicos, de forma física y química. «Vemos diferencias 0,25 grados de temperatura por década y en la columna de agua, este calentamiento, se va a profundizando cada vez más».

Repercusiones en las puestas

AZTI ha estudiado también la repercusión sobre la caballa y el jurel. «En los años 2000 ha existido un repunte del verdel en aguas de Islandia que han supuesto la ruptura unilateral de los convenios de cuota. El verdel desplaza, su puesta, 300 kilómetros por grado por calenta-

miento. El chicharro, en su puesta, avanza en el momento del año que pueda contrarrestar el aumento de temperatura. Este avance se constata en años cálidos de la anchoa, en el que la puesta se adelanta una semana y en años frío se retrasa. Si se va intensificando el calor va a ser mayor el periodo. La llegada de los juveniles del bonito y atún rojo alcanza unos tres días por década. Hemos visto una disminución de peso medio de la sardina y del bocarte. El calentamiento acelera el metabolismo en su crecimiento inicial. El individuo madura antes y es más pequeño. Hemos comprobado esto en las diferentes anchoas en relación a los diferentes mares».

Entre otras repercusiones que hablaba Chust estaba la disminución de la producción del fitoplancton, del zooplancton y de la biomasa. «No sa-

bemos que especie va a ganar o no, pero la biomasa será menos». De momento también, los científicos no se atreven a llevar a cabo adaptaciones en las pesquerías pelágicas estudiada. «Habrá cambios en la zona de pesca y también en la profundidad. Las especies podrían ir hacia el fondo».

Los resultados de la investigación, publicados en Nature Communications, evidencian una redistribución sin precedentes de los ecosistemas marinos que puede tener importantes consecuencias económicas y sociales.

La ciencia continúa en alertar sobre el impacto del calentamiento global y el cambio climático sobre los ecosistemas. Este nuevo estudio internacional, cuyos resultados se han publicado en Nature Communications, advierte ahora sobre los cambios en la biodiversidad de los mares y océanos europeos a causa de la constante subida de las temperaturas.

Para ello, el grupo de investigadores ha empleado el Índice de Temperatura de las Comunidades (CTI), un indicador estandarizado que proporciona información cuantitativa sobre el estado de una comunidad con respecto a su composición y la respuesta de las especies al calentamiento según su afinidad para aguas cálidas o frías.

Hacia aguas frías

Los análisis han abarcado series temporales de hasta cuatro décadas de 65 programas de seguimiento que incluyen datos históricos de un total de 1.817 especies en el Atlántico noroccidental, el mar Mediterráneo y el Báltico.

Por otro lado, la desborealización refleja la vulnerabilidad de la biodiversidad de las cuencas del Mediterráneo y el Báltico ante el aumento de la temperatura oceánica. Las barreras físicas limitan la conectividad y por tanto la migración de especies de aguas frías

“El incremento de la abundancia de especies de aguas cálidas (tropicalización), predomina en el Atlántico, mientras que la desborealización (disminución de la abundancia de especies en aguas frías) tiene lugar en cuencas semicerradas como el Mediterráneo y el Báltico”

hacia hábitats más adecuados para adaptarse al calentamiento.

Entre las especies de peces afectados que están disminuyendo en número se encuentra la sardina europea en el Mediterráneo y el bacalao en el Báltico, importantes recursos tanto ecológicos como comercialmente. «El aumento de las temperaturas puede provocar colapsos poblacionales o extinciones locales funcionales, afectando a las pesquerías y las economías locales que dependen de ellas. En particular, las especies diádromas, que migran entre el agua dulce y el mar como el salmón o la anguila, son vulnerables a los cambios climáticos, ya que experimentan efectos a lo largo de diferentes etapas vitales y hábitats», destaca el experto de AZTI.

Otros habitantes de las comunidades marinas europeas, como el coralígeno y el zooplancton, también se ven afectados por el creciente ascenso de la temperatura del mar, impactando en la biodiversidad y la estructura del hábitat en estos ecosistemas, así como en la disponibilidad de alimento para peces y otros organismos.

Impacto en la biodiversidad

El calentamiento oceánico y los cambios asociados en la biodiversidad marina podrían afectar también a los servicios ecosistémicos y los recursos marinos. «Las pesquerías necesitarán adaptarse incluyendo ajustes en las zonas de pesca, las temporadas de pesca, así como la diversificación hacia nuevas especies que podrían aumentar en abundancia debido al cambio climático», subraya Myron Peck, coautor de la investigación.

Además, serán cruciales una gestión y regulación eficaces basadas en datos científicos. Esto incluye la adaptación de cuotas de captura y esfuerzos de pesca a las poblaciones cambiantes de abundancias, así como la implementación de medidas de conservación para proteger las especies y ecosistemas vulnerables.

La investigación publicada en la revista Nature Communications ha sido liderada por AZTI y ha contado con la colaboración de 39 expertos de todo el mundo y financiación de la Unión Europea a través del proyecto FutureMARES, coordinado por el Instituto Holandés de Investigación Marina NIOZ. 

Los reclutamientos bajos de la sardina no garantizan un aumento de su biomasa

En el propio Congreso de ACERGA, la bióloga Isabel Riveiro, coordinadora de las campañas del Instituto Español de Oceanografía (IEO) dio cuenta de las evaluaciones del estado de la población de pelágicos en Galicia y en el Cantábrico, junto con la situación en que se encuentra dicho stock.

Riveiro mantuvo que «las especies pelágicas siempre flucturaron. Se tiene datos de 1500 en el que se adoptaban ya medidas de conservación. Desde el año 2010 se está produciendo una disminución de las capturas a consecuencia del estado del stock, en el que se ha tenido que adoptar todo tipo medidas. Han existido evaluaciones de tres Planes de Gestión del 2014, 2019 con una baja productividad. En el año 2021 se produjo el último Plan de Gestión. También se han aplicado otras medidas de gestión desde el 2018. Ese año se hizo un estudio de la incorporación de juveniles», declaró Riveiro.

Por otro lado, la investigadora del IEO afirmó que «este es uno de los stocks que se dispone de mucha información con tres serie de campañas. Entre las campañas está la acústica de primavera que se hace en España, con el IEO, y con investigadores de Portugal. Desde 1997 hasta 2023, junto con la campaña acústica de juveniles para reclutamiento se lleva a cabo la campaña del método de producción de huevos y campaña de capturas, junto con los muestreo de tallas que se comercializan, entee otra recopilación de datos que permite obtener una fotografía de la situación de la especie».



Yolanda Rivero habló de los estudios de investigación de la sardina

Así, Riveiro decía, que «hemos podido comprobar una distribución homogénea con mayor aparición en el Norte. En el Sur en el Golfo de Cádiz y Portugal la presencia era menor. Se hicieron 68 pescas con un pesquero. Era sardina de edad 2, mayoritariamente, la que se encontró».

Más en el Norte que en el Sur

Por lo que respecta a la campaña Pelagus mostró la abundancia de la especie en Galicia y algo en el Cantábrico. «La xouba, sardina pequeña de menos de 16 centímetros, estuvo presente en Galicia y en el este del Cantábrico, mientras que sardina adulta estaba más homogénea en las rías bajas y más distribuida. En el Cantábrico era de edad 1. Se comprobaron reclutamientos grandes gracias a la recuperación del 2019. Vimos que el número de individuos, de poco peso aumentó el 20 por ciento».

En la campaña del 2023 se hizo la campaña de producción de huevos

y vieron menos en el Sur y más en el Norte. En el IEO se comprobó que estaba muy bien distribuida en el Cantabrico, con una menor densidad de huevos. Se vió la subida de la biomasa en el Norte y bajada en el Sur con lo que se vieron unos similares resultados en 2023. La campaña acústico dio un aumento un 6% y la del método de reproducción de huevos fue del 2 por ciento con respecto a 2020».

Campañas

Científicos de España y Portugal estudian la abundancia de sardinas en aguas atlánticas de la península. Personal científico y técnico del Instituto Español de Oceanografía (IEO, CSIC) y el Instituto Portugués do Mar e da Atmosfera (IPMA) realizaron su estudio a bordo de buque Ramón Margalef, la campaña de investigación IBERAS 0923.

El IPMA lleva a cabo la campaña científica centrada en el desove de



Descarga de sardina en Avilés.

la sardina ibérica con el objetivo de estimar la biomasa de la especie en las áreas 9a y 8c. La investigación lusa, que complementa la desarrollada por España, cubre el área desde el cabo Trafalgar, en Cádiz, hasta la frontera norte entre Portugal y España. Los trabajos fueron realizando a bordo del buque oceanográfico "Vizconde de Eza", propiedad de la Secretaría General de Pesca de España, comenzó en Vigo y finalizó en Cádiz. Además de contribuir a la valoración del stock de sardina, la campaña pudo recoger diversa información para la caracterización y seguimiento del ecosistema pelágico.

La metodología implicaba el seguimiento de toda el área de desove para recolectar huevos de sardina, determinar la producción diaria de huevos, y simultáneamente, muestrear sardinas adultas, para estimar la fecundidad diaria. El trabajo, a bordo, incluye muestreo para identificación y conteo de plancton y huevos de sardina, registros de temperatura, salinidad y fluorescencia, las 24 horas del día. Para la obtención de sardinas adultas, en coordinación con el buque de investigación, se contrata específicamente al cerquero "Deus Não Poder". «Unimos los datos y se demostró una subida del biomasa del Norte y una bajada el Sur con lo que estábamos en la misma situación. Apareció una sardina de un año con lo que nos ha dado un bajísimos reclutamiento. Con la campaña acústica

aumentó el 6 por ciento y la de reproducción de huevos aumentó un 2 por ciento con respecto al 2020».

En cuanto la campaña de reclutamiento de juveniles, Riverio dio a conocer que «la biomasa de 2023 se estimó 480.800 toneladas, lo mismo que para 2022, pero por el bajo reclutamiento, la biomasa estimado para 2024 sufre una reducción del 18 por ciento con respecto a 2023. La población no está sobreexplotada y ha superado la biomasa límite de seguridad. El reclutamiento del 2023 está en los bajos de la serie y no permite que la población aumente».

La estimación de posibilidades de captura alcanzó las 39.000 toneladas para 2024 y como tenemos una plan de gestión precautorio se podía subir a 44.450 toneladas. «Concluimos que la reproducción está asegurada con respecto a 2018, pero si queremos llegar a las biomasa de los últimos años estamos a medio camino», decía Riveiro. Contaba también el caso de «la sardina de California que estuvo muchos años sin pescarse sin que se elevaba la población. «Son especies que depende de los reclutamientos entrantes y del clima, pero tenemos esperanzas que sea bueno en 2024, como lo fue el del 2019».

Para ello se planteó una adopción de medidas en función de la temporalidad, en el que el clima va a jugar un papel preponderante y mucho más en los próximos años.

El 86% de las capturas mundiales de atún procede de poblaciones en «abundancia saludable»

Soplan vientos de cambio sobre la pesca mundial del atún, según muestra el último informe de la International Seafood Sustainability Foundation (ISSF) publicado el pasado mes de marzo. Este nuevo estudio no sólo analiza el atún, sino también las repercusiones medioambientales más amplias de las prácticas pesqueras en otras especies y ecosistemas.

El 86% de las capturas mundiales de atún procede de poblaciones en «abundancia saludable», lo que supone un aumento del 1% respecto al informe anterior, el de 2023. También es notable el descenso de las poblaciones sobreexplotadas, que ahora representan el 10% del total, frente al 11% del informe anterior. Las estadísticas se mantienen estables para las poblaciones de nivel intermedio, que representan el 4% del total. A pesar de las mejoras, algunas zonas siguen siendo críticas. Las poblaciones de atún blanco del Mediterráneo, patudo del Océano Índico y rabil del Océano Índico se consideran sobreexplotadas y sujetas a sobrepesca. El atún rojo del Pacífico también está sobreexplotado, lo que subraya la necesidad de una gestión más sostenible. Entre las principales novedades en la gestión de las poblaciones cabe destacar el fomento de los programas de recuperación de DCP (dispositivos de concentración de peces) por parte de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (WCPFC), y la adopción de una norma de control de capturas para el atún blanco del Pacífico Norte, en línea con lo que hizo la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) en 2023.

Uhinak dará cuenta de las necesidades de los gestores para hacer frente al cambio climático

En el Congreso de ACERGA, Guillem Chust, invitó a tomar parte en la nueva edición de UHINAK, el congreso transfronterizo de cambio climático y litoral que coorganizan Ficoba y el centro científico AZTI, y que se encuentra ya en el proceso de preparación para su próxima edición, confirmada para los días 23 y 24 de octubre. «El objetivo principal de este debate multidisciplinar, como en ediciones anteriores, será conocer las necesidades de los gestores que deben adoptar medidas frente al cambio climático y ver qué puede aportar la comunidad científica y tecnológica», explicaron desde el propio comité. Con ese fin, se tratará de establecer «un contexto que favorezca el intercambio de experiencias, el conocimiento de buenas prácticas y de promover la colaboración en la gestión y el mantenimiento del litoral a través de la cooperación transfronteriza, la creación de sinergias, detectando nuevas oportunidades empresariales como consecuencia de las medidas que hay que ir adoptando progresivamente para hacer frente al cambio climático».

El comité organizador del congreso Uhinak advirtió que en los ocho años que han transcurrido desde que se estrenó este congreso «la evolución del cambio climático y su afección en el litoral no ha experimentado progresos positivos».

Informe de Azti y la COP28

La completa memoria que recientemente y que aporta datos sobre «la transformación acelerada y sin precedentes de los océanos y sus recursos a causa de la crisis climática. El informe, con las principales conclusiones derivadas de décadas de mediciones continuas en el golfo de Biz-



Organizadores de la feria Uhinak han dado cuenta de los preparativos del Congreso

kaia, busca concienciar, tanto a instituciones como a la población, de la necesidad de actuar de forma inminente para proteger y salvaguardar elementos clave en la vida marina y terrestre», señalaban desde el comité.

Chust, coordinador del área Cambio Global en los Ecosistemas Marinos en Azti, aseguraba que «seguir teniendo el cambio climático en la agenda de los representantes políticos, expertos y empresas es ahora más importante que nunca: el acuerdo alcanzado en la COP28, está lejos de ser lo que esperábamos» valoró. «Sin embargo, reconoce la necesidad de reducciones profundas, rápidas y sostenidas de las emisiones de gases de efecto invernadero para no sobrepasar el calentamiento global de 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales y pide a las partes que contribuyan a los siguientes esfuerzos mundiales, de manera determinada a nivel nacional, teniendo en cuenta el Acuerdo de París y sus

diferentes circunstancias, trayectorias y enfoques nacionales».

En ese contexto Uhinak cobra especial relevancia como «punto de encuentro para conocer actuaciones y soluciones dirigidas a la adopción de las medidas necesarias para la defensa y protección del litoral para afrontar las consecuencias del cambio climático», afirman desde la organización. «Será un espacio donde conocer las necesidades de los gestores que tienen que adoptar medidas frente al cambio climático y ver qué puede aportar la comunidad científica y tecnológica para solucionarlo. Todo ello en un contexto que favorece el intercambio de experiencias y el conocimiento de buenas prácticas, que promueve la colaboración en la gestión y el mantenimiento del litoral a través de la cooperación transfronteriza, la creación de sinergias y el fomento de nuevas oportunidades empresariales».

La Comisión anuncia una evaluación completa de la Política de Pesca Común

El Comisario Sinkevicius ha anunciado una evaluación completa de la Política Pesquera Común. Su declaración se ha realizado, en Brujas, en el Consejo informal de la UE anunciando que llevará a cabo una evaluación completa de la Política Pesquera Común. Sinkevicius ha declarado que es un buen momento para analizar el futuro de nuestra pesca. En la reunión se ha repasado el mandato de cinco años de la Comisión y el Parlamento. Junto a ello, la Comisión Europea prepara una consulta pública para recabar la opinión de los ciudadanos de a pie su visión general del funcionamiento del reglamento de la política pesquera común (PPC)



El Comisario Sinkevicius no seguirá tras las elecciones europeas.

En una intervención que se tomó a modo de despedida, ya que había sido un mandato difícil, empezando por el Brexit, que cambió la organización de las pesquerías de la Unión, la pandemia del COVID-19, que ejerció «una enorme presión sobre nuestros pescadores», según el Comisario, y, por último, la invasión de Ucrania por Rusia, que encareció enormemente los precios del gasóleo para uso marítimo, lo que mermó los beneficios de los buques pesqueros.

En su opinión, como si se tratara su última declaración, han sido años realmente difíciles, en los que la UE ha sabido actuar a tiempo para ayudar a los pescadores a utilizar los fondos disponibles, pero en los que todavía tenemos que mirar hacia el futuro, asegurándonos de que nuestros pescadores sean aún

más resistentes a futuras crisis, garantizando que haya una transición hacia combustibles más sostenibles que permitan tener una pesca sana pero garantizando la sostenibilidad.

Dijo que fueron años realmente difíciles, en los que la UE consiguió actuar a tiempo para ayudar a los pescadores a utilizar los fondos disponibles, pero afirma que todavía tenemos que mirar hacia el futuro asegurándonos de que nuestros pescadores sean aún más resistentes a futuros choques, asegurándonos de que haya una transición hacia combustibles más sostenibles que permitan tener una pesca sana pero garantizando la sostenibilidad en nuestros océanos.

Elogió el esfuerzo del sector pesquero y acuícola por contribuir a mejorar el medio marino. Dijo: «Pero nada se habría conseguido sin nuestros pescadores y acuicultores. «Quiero agradecerles de todo corazón sus encomiables esfuerzos», finalizó.

Planas prefiere «no prejujgar» una posible anulación del acuerdo UE-Marruecos

El ministro de Agricultura y Pesca ha participado en Brujas, en el Consejo de Brujas cómo proteger los caladeros y hacer más atractivo el sector garantizando que sea una actividad «rentable y sostenible». La Unión Europea (UE) quiere hacer más atractivo el sector de la pesca a los jóvenes, para lo que hay que tomar «importantes decisiones de inversión», reconoció el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, antes de entrar al Consejo informal sobre el futuro. No obstante, en España estaba candente la anulación del acuerdo UE-Marruecos. Planas afirmó que «hay que esperar a la sentencia para ver qué ocurre y qué consecuencias prácticas tiene el tema». Así, con cautela, se pronunció Planas, sobre la situación con el acuerdo de pesca de la UE con Marruecos, solo unos días después de que la abogada general de la Unión recomendara al TJUE la suspensión de este pacto. «No hay que prejujgar las situaciones, pero, en todo caso, estamos preparados para cualquier escenario, en contacto con las autoridades marroquíes y, evidentemente, tanto en el Consejo como en la Comisión están trabajando sobre ello», sostuvo Planas.

En primer lugar, la abogada general explica que el pueblo del Sáhara Occidental «no tiene ningún representante oficial o reconocido para interponer un recurso en su nombre». Sin embargo, el Frente Polisario lucha por uno de los tres resultados posibles del derecho a la autodeterminación del pueblo del Sáhara Occidental: la creación de un Estado independiente. En consecuencia, debe



El ministro Planas con el comisario Sinkevicius.

«Estamos preparados para cualquier escenario ante el anuncio de anulación del acuerdo UE-Marruecos»

considerarse que el Frente Polisario «refleja los intereses y deseos de (al menos) una parte del pueblo del Sáhara Occidental», resume.

Después, pasando al fondo del asunto, la abogada general sostiene que el Acuerdo de Pesca y el Protocolo de Aplicación «no cumplen el requisito» de tratar el territorio del Sáhara Occidental como «separado y distinto» del del Reino de Marruecos.

Además, añade, el hecho de no tratar por separado ambos territorios también «puede repercutir en el derecho del pueblo del Sáhara Occidental a disfrutar y beneficiarse de sus recursos naturales, incluidos los recursos pesqueros de las aguas adyacentes a dicho territorio!». Sin embargo, dado que algunos de estos elementos, aunque planteados ante el Tribunal General, no fueron tratados, no corresponde al Tribunal de Justicia discutir el alcance de los derechos y deberes relacionados con el disfrute de los recursos naturales del pueblo del Sáhara Occidental, concluye el comunicado de la abogada. En general, el TJUE suele seguir la línea marcada por esta figura.

En ese contexto, Planas prefiere optar por la cautela y esperar acontecimientos. «Este es un acuerdo de pesca, pero es un poco más que un acuerdo de pesca. Es uno de los elementos que unen a un país cercano, socio y amigo de la Unión Europea, como es Marruecos, con la Unión Europea. Por tanto, estas consecuencias también hay que tenerlas muy presentes», expuso el ministro en un encuentro informal del que no se esperan grandes conclusiones. 🌊

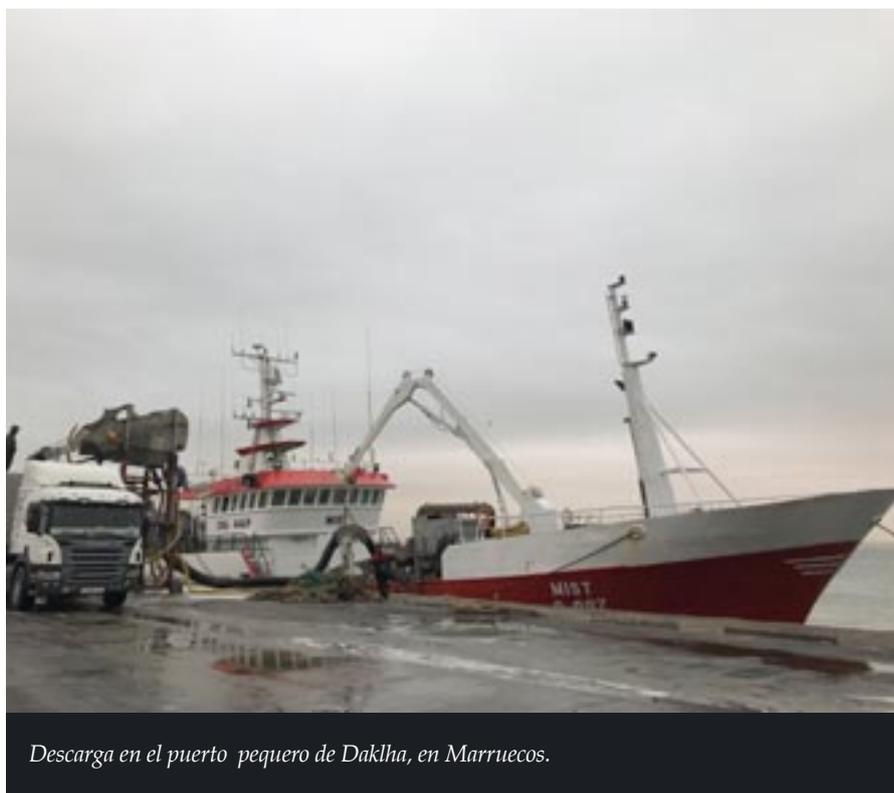
La anulación del acuerdo UE-Marruecos tendrá «consecuencias muy negativas» para la flota

El sector pesquero español, representado por la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), ha manifestado que respetará cualquier decisión que adopte el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sobre el acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Marruecos. No obstante, advierte de que su anulación definitiva tendría un impacto significativo en la flota de la UE y por ende en la española, e impediría gestionar eficazmente las actividades pesqueras de acuerdo con las normas de sostenibilidad comunitarias en esa parte específica de las aguas de África occidental.

El sector pesquero español sale así al paso de la propuesta de la abogada general de la UE al TJUE de anular el acuerdo pesquero con Marruecos.

Desde el sector recuerdan que la actividad pesquera en el marco de los acuerdos entre la UE y Marruecos ha sido enormemente importante para la utilización sostenible y basada en la ciencia de especies como boquerón, sardina, jurel, merluza, cefalópodos o atún. Estas pesquerías han sido esenciales para llevar millones de comidas al día a España, la UE, África y otros lugares, especialmente allí donde existe una mayor demanda de alimentos saludables y asequibles.

El sector apunta que, si bien el final del acuerdo de pesca entre la UE y Marruecos no afectará, de producirse, a un gran número de barcos de la flota española, ya que en el último protocolo sólo se han usado en torno a una veintena de licencias de las 92 posibles, sí significará un gran problema para flotas con pocas alternativas, como la flota española de cer-



Descarga en el puerto pesquero de Daklha, en Marruecos.

Impedirá gestionar eficazmente las actividades pesqueras de acuerdo con las normas de sostenibilidad comunitarias

co o palangre de fondo, principalmente con base en los puertos andaluces de Barbate, Conil o Tarifa. Como afirma Javier Garat, secretario general de Cepesca: “La posible anulación definitiva supondría otro golpe significativo en medio de unas circunstancias ya complicadas para las empresas y los marineros de las flotas andaluza, gallega, vasca y canaria que han faenado en esas aguas,

además de suponer una nueva restricción a la actividad pesquera de nuestra flota, sometida en los últimos meses a numerosos cierres de caladeros”.

Por último, el sector recuerda que su principal prioridad es continuar proporcionando pescado saludable y asequible de manera responsable y sostenible. 🌊

NEW ERA IN FISHING

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

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



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



M3iGO
SMART FISHING

by
MARINE
INSTRUMENTS



Rúa dos Padróns nº 4 (Vial 3)
Parque Empresarial Porto do Molle
36330 Nigrán, Pontevedra - España
Telf.: +34 966 36 63 60

marineinstruments.es

La reforma de la PPC debe modificar la obligación del desembarque y las medidas del Plan de Acción

La Comunicación titulada «La política pesquera común de hoy y de mañana» evaluó el funcionamiento de la política pesquera común diez años después de su última reforma, en 2013 y ya dio a conocer las deficiencias que contaba. Ahora con la nueva evaluación que se anuncia debe abordar una visión general de lo que funciona, de los ámbitos en los que se han logrado resultados tangibles y de aquellos en que la aplicación se está retrasando, y todos los esfuerzos siguen siendo necesarios para aprovechar todo el potencial de la PPC. Al mismo tiempo, tiene que tener una perspectiva de futuro, pues establece una visión de la pesca sostenible y resiliente del futuro y una trayectoria hacia ella, pero en el que una de sus prioridades tiene que ser la de enganchar al sector a futuras generaciones.

Ciertamente a lo largo de los últimos años se han acelerado la sucesión de actos reglamentarios, con repercusión sobre las actividades del mar, que acaban por ser negativos en términos sociales y económicos: cambios anuales en los tacs y cuotas, la política de ajuste de capacidad, la política de descartes, política de protección de fondos vulnerables, normativa de aletas adheridas, reformas de la fiscalidad de la energía, afectación de zonas tradicionales de pesca a la eólica marina... a lo que hay que sumar la sobrecarga administrativa, los exhaustivos mecanismos de control, las fake news o el impacto de fenómenos exógenos como puede ser el cambio climático.



La flota pesquera considera que la PPC debe someterse a una profunda reforma.

ACUERDO TRILATERAL

Los tres principios fundamentales en los que se basa la política siguen siendo pertinentes actualmente:

- la sostenibilidad medioambiental, social y económica;**
- la cooperación regional eficaz, y**
- la toma de decisiones con base científica.**

Un esfuerzo regulador se sucede sin que parezca que se tome en consideración no ya el impacto económico, sino también la trayectoria, el contexto o la confluencia de otros factores como la inflación, el precio de los combustibles o la evolución de la demanda

Por ello, la evaluación tiene que dejar claro si la política pesquera común tiene que seguir siendo el marco jurídico adecuado para abordar los retos a los que se enfrentan la pesca de la UE y los mares de los que dicha pesca depende, pues debe proporcionar al sector pesquero la estabilidad que necesita y permitir a la UE dar ejemplo al impulsar la pesca sostenible en todo el mundo.

No obstante, se subrayan que sigue habiendo varios desafíos que superar para aplicar satisfactoriamente la política pesquera común y que se necesita una transformación más rápida y estructural para reducir los efectos medioambientales y climáticos de la pesca y la acuicultura. Esto es necesario para restaurar un medio marino sano y garantizar la seguridad alimentaria.

Es necesario lograr un sincero marco jurídico que contenga el aspecto social, ambiental y económico.

taria, así como para ayudar al sector a ser más resiliente, aumentar la eficiencia energética y contribuir rápidamente a la neutralidad climática.

La evaluación debe iniciar una nueva fase de debate y cooperación entre todas las partes interesadas del sector pesquero (pescadores, organizaciones de productores, consejos consultivos regionales, autoridades nacionales, sociedad civil y otros). El objetivo es lograr un entendimiento común

del rumbo que debería seguir la política, a fin de garantizar que la pesca y la acuicultura sean sostenibles desde el punto de vista medioambiental a largo plazo y, al mismo tiempo, aporten beneficios económicos, sociales y en materia de empleo. Para lograrlo, la Comisión propuso un «Pacto de Pesca y Océanos» que debería reunir a todas las partes interesadas para trabajar juntas.



El sector pesquero hace defensa de la soberanía alimentaria.

¿Cómo evalúa la Comunicación la aplicación del principio del rendimiento máximo sostenible?

El rendimiento máximo sostenible (RMS) es la captura máxima que puede extraerse de una población de peces sin que disminuya el tamaño de la población. Al establecer el principio del rendimiento máximo

sostenible, la política pesquera común ha adoptado un objetivo operativo, mensurable y con base científica para la gestión de la pesca que ya ha dado resultados positivos.

En las zonas en las que se ha aplicado, las poblaciones se han recuperado, las capturas y los ingresos han aumentado, y los efectos negati-

grupo emenasa

+300.000 h/año de mecanizado

+150 m €/año facturación

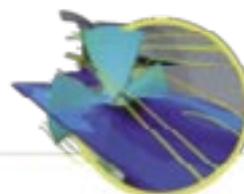
+600 profesionales +150 ingenieros

20.000m2 áreas de producción

65 años Creando soluciones globales

Uno de los mayores grupos empresariales de la industria naval del sur de Europa, actuando además en el ámbito industrial y en el energético. La experiencia acumulada le permite afrontar reparaciones y transformaciones de buques en las especialidades de electricidad, mecánica, hidráulica y electrónica.

+30 países nos avalan



INGENIERÍA



FABRICACIÓN



DISTRIBUCIÓN



INSTALACIÓN
MANTENIMIENTO
REPARACIÓN



www.grupoemenasa.com

La fuerza de un grupo



Las importaciones de especies ocupan nuestro mercado.

vos sobre el medio marino han disminuido. En los últimos años, cada vez son más las poblaciones que han alcanzado niveles sostenibles, y los resultados han sido especialmente buenos en el Atlántico nororiental. Sin embargo, todavía se necesitan esfuerzos adicionales para aplicar plenamente el principio del RMS.

En el mar Mediterráneo, la situación sigue siendo preocupante y las mejoras son demasiado lentas; en el Báltico, las mejoras recientes se han invertido, debido a otras presiones sobre el medio ambiente y los ecosistemas marinos.

Por consiguiente, la Comisión pide a los Estados miembros que, al fijar las posibilidades de pesca para 2024 y en adelante, centren sus esfuerzos en garantizar que se alcance el objetivo del RMS en todas las cuencas marítimas.

Otro aspecto que no pasa desapercibido es la política exterior. La UE se dedica a comprar productos de la pesca asiáticos capturados en parte sin respetar los códigos (resumidos en el nivel playing field) que impone a su propia flota. Y lo que para nosotros es el colmo del despropósito, la UE grava con aranceles a las producciones de las sociedades mixtas de pesca de armadores de la UE que faenan en el Atlántico Sudoccidental a la entrada en nuestro mercado, y se permite la importación sin límite de cantidad y arancel cero a las producciones de sociedades mixtas de pesca de armadores chinos con banderas de países africanos (ex ACP), constituidas sin respetar sus códigos de inversiones

¿Cómo evalúa la Comunicación la aplicación de la obligación de desembarque?

En 2009, se calculó que en las pesquerías europeas se descartaban anualmente 1,7 millones de toneladas de todas las especies, esto es, el 23 % de las capturas totales. En consecuencia, la UE introdujo en 2013 la denominada «obligación de desembarque», que exige que todas las capturas, incluidas las capturas no deseadas, se lleven a tierra y se contabilicen en la cuota del país. El objetivo era incentivar a los pescadores para que pesquen de manera más selectiva y eviten las capturas no deseadas, pues estas contribuyen a la disminución de los recursos marinos y constituyen un importante desperdicio de recursos.

La obligación de desembarque no estuvo plenamente vigente hasta enero de 2019. Las conclusiones de las auditorías puestas en marcha por la Comisión en 2020 muestran que los Estados miembros auditados no han adoptado las medidas necesarias para garantizar un control y un cumplimiento efectivos de la obligación de desembarque. Las herramientas de control tradicionales (como las inspecciones en el mar y las inspecciones en los puertos o en las lonjas de los desembarques o los cuadernos diarios de pesca) son inadecuadas, pues solo ofrecen una imagen muy limitada del cumplimiento en el momento del seguimiento. Es necesario lograr un sincero marco jurídico que contenga el aspecto social, ambiental y económico. El mundo necesita terminar con los descartes y para lograrlo los Estados, primeros beneficiados, deben amortizar los costos operativos de la “pesca no objetivo”, la pesca no deseada, y que termine siendo deseada.

A pesar de que la aplicación de la obligación de desembarque es deficiente. De hecho, el punto de partida para cualquier debate sobre posibles cambios debería ser una evaluación completa de la obligación de desembarque. La Comisión pondrá en marcha dicha evaluación en 2024, para la cual será necesario que los Estados miembros y las partes interesadas aporten datos.

La evaluación, mientras tanto, ha de explicarse mejor a los pescadores cuáles son los beneficios de la obligación de desembarque, e insiste en que los Estados miembros deben mejorar el uso del apoyo específico del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) en favor de artes y técnicas de pesca más selectivos y promover un uso más amplio de las nuevas tecnologías para recopilar datos y reducir al mínimo las capturas no deseadas.

¿Qué debe analizar sobre la situación de los pescadores?

Hablar de pesca y acuicultura es hablar de personas, de cultura, de tradición y de economía local. Estas actividades crean empleo en muchas comunidades costeras. En 2020, más de 124 630 pescadores trabajaban en la pesca comercial de la UE. En 2018, el sector de la acuicultura de la UE contaba con 69 000 empleados.

El apoyo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP para el período 2014-2020) fue crucial durante las crisis más recientes, y el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA para el período 2021-2027) está permitiendo a los Estados miembros prestar más apoyo con el fin de compensar las importantes perturbaciones del mercado causadas por la crisis de los precios del combustible. La financiación de la UE también se ha utilizado en proyectos destinados a atraer a los jóvenes al sector pesquero, proporcionando asistencia de inicio de actividad a los pescadores jóvenes, y mejorando tanto la seguridad y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros como el equilibrio de género, entre otras cosas.

La Comisión llevará a cabo un proyecto de prospectiva participativa a escala de la UE sobre «Los pescadores del futuro», para predecir el papel crucial de los pescadores en la sociedad. El proyecto detectará las tendencias, oportunidades y amenazas que determinan el atractivo del sector pesquero.

La Comisión también pedirá a la comunidad científica que siga desarrollando indicadores sociales que puedan utilizarse para analizar los informes socioeconómicos. Esto ayudará a valorar mejor las repercusiones sociales de las medidas de conservación de la pesca.

Dependientes de las importaciones

La evolución del consumo de pescado en Europa es preocupante no por depender del abastecimiento exterior sino por la evolución de la tendencia que, lejos de ser un fenómeno puntual, marca un camino que semeja de no retorno. Está claro que la UE se está alejando de su objetivo de soberanía alimentaria. De seguir por este camino, la sociedad europea, y desde luego la española, dependerá de las importaciones para comer la tan necesaria y saludable proteína marina, quedándose sin pescadores. Es decir, hemos coronado el éxito de reducir paulatinamente nuestra capacidad pesquera –mal gestionada– y a pesar de la reducción del consumo se ha aumentado la dependencia exterior vía importaciones. El segundo aspecto negativo y preocupante para todo el sector pesquero gallego es la reducción de nuestra capacidad de producción propia hasta para abastecer el mercado local y el interior español. En cifras comunitarias, el consumo aparente de la UE asciende a 10 419 678 t. del año 2020. Y la parte irónica de lo que denominamos éxito que nos interesa destacar, es que ese consumo es abastecido en 1.171.205 t. por salmón distribuido (cifra neta). El sector pesquero de nuestro país genera el 20 % de la producción total de la Unión Europea. Ya sea en términos de volumen (807. 195 Tm de pescado y marisco en el año 2022), como de facturación global (2066 millones de euros en primera venta en el año 2022 y más de 10. 000 millones de valor agregado), la industria de la pesca en España es líder.

Prioridades de la reforma de la PPC

La reforma de la PPC debe prestar una atención especial a la dimensión social de la pesca. El sector se enfrenta actualmente a varios retos.

La pesca está sometida a la presión que supone el mayor uso del espacio marítimo por parte de otros sectores económicos más amplios.

La salida del Reino Unido de la Unión dio lugar a nuevas dinámicas en la gobernanza de la pesca, lo que provocó que el proceso de toma de decisiones se volviera más complejo.

La invasión de Ucrania por parte de Rusia aumentó considerablemente los precios de la energía, lo que ha puesto en peligro los márgenes de beneficio.

El cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la contaminación afectan a la sostenibilidad y la estabilidad de la pesca.

El relevo generacional, que es fundamental para garantizar que el sector tenga un futuro viable, no es suficiente.

La obligación del desembarque se ha demostrado que no es una medida de efectivo cumplimiento

La necesaria reforma del Plan de Acción

Las actividades pesqueras siguen afectando negativamente a los ecosistemas marinos, en particular por la perturbación de los fondos marinos, las capturas accesorias de especies sensibles y los efectos en las redes tróficas marinas. Estos efectos, que se abordan detalladamente en el Plan de Acción del Medio Marino, se combinan con los del cambio climático y los de otras presiones derivadas de las actividades humanas en el mar y en la tierra (por ejemplo, la agricultura, la pesca, la industria, el transporte marítimo o las aguas residuales), así como con los del plástico, los microplásticos y otros tipos de contaminación.

Al mismo tiempo, el mal estado de los ecosistemas marinos también constituye una amenaza directa para la sostenibilidad de los recursos pesqueros y la acuicultura y para las actividades económicas conexas, así como para el bienestar de las comunidades que dependen de ellos. Los efectos combinados de estos desafíos son de una magnitud sin precedentes.



Para hacer frente a los desafíos mencionados, es necesario mejorar la aplicación de la política pesquera común, por ejemplo reforzando la recopilación de datos y la toma de decisiones con base científica, y garantizando un control y una ejecución coherentes y eficaces; garantizando una mayor transparencia sobre los criterios utilizados por los Estados miembros a la hora de asignar las posibilidades de pesca a nivel nacional; y aumentando la eficiencia, la rapidez y el nivel de ambición del trabajo regionalizado en relación con la aplicación de la legislación medioambiental.

En la Comunicación, la Comisión también pide a los Estados miembros que apliquen plena y urgentemente las medidas esbozadas en el Plan de Acción del Medio Marino, y anima a los pescadores a que sigan participando en la recogida de desechos marinos y utilizando elementos biodegradables en los artes de pesca. En 2023 y 2024, la Comisión centrará sus esfuerzos en el desarrollo de dictámenes científicos que permitan una mejor aplicación del enfoque ecosistémico de gestión de la pesca de la UE, y apoyará una acuicultura más competitiva y sostenible mediante la publicación de documentos de orientación a más tardar en 2024.

¿Cuáles son los elementos de la PPC cuya aplicación es necesario reforzar o sobre los que debe realizarse una evaluación adicional?

Aunque la Comunicación concluye que la política pesquera común sigue conformando un marco jurídico adecuado, también señala varios elementos específicos cuya aplicación debe reforzarse o que deben ser objeto de reflexión o de evaluaciones adicionales con el fin de garantizar que el sector, la sociedad en general y la naturaleza puedan beneficiarse plenamente del potencial de esta política.

El rendimiento máximo sostenible ha sido un objetivo operativo, mensurable y con base científica

Tales elementos se refieren especialmente a:

- la obligación de desembarque y sus costes y beneficios para la sociedad y para los pescadores;
- la contribución a la aplicación de la legislación medioambiental y al sistema de gobernanza correspondiente;
- la mejora de la base de conocimientos y el refuerzo del enfoque ecosistémico, teniendo en cuenta los objetivos socioeconómicos y me-

dioambientales;

- el futuro de la profesión y el relevo generacional;
- la utilización de las oportunidades de investigación y financiación de la UE;
- la asignación de cuotas a nivel nacional y la transparencia del proceso;
- el marco de capacidad de la flota y su pertinencia para las inversiones estructurales a bordo, también en apoyo de la transición energética en el sector;

-el desarrollo de indicadores sociales para aumentar la solidez de los informes socioeconómicos que se utilizan en la preparación de las medidas de gestión y conservación de la pesca.

La dimensión exterior de la política pesquera común

Los recientes acontecimientos políticos y geopolíticos, como el Brexit y la agresión militar de Rusia contra Ucrania, han puesto de relieve el impacto del contexto geopolítico cambiante en Europa en la política pesquera de la UE, así como su estrecho vínculo con la seguridad marítima. Con el Brexit, la dinámica de las relaciones pesqueras con los Estados ribereños del Atlántico nororiental, y entre estos, se ha remodelado sustancialmente, y ahora son muchas más las poblaciones de peces que se gestionan conjuntamente con países no pertenecientes a la UE. El Acuerdo de Comercio y Cooperación proporciona la estructura de la relación bilateral entre la UE y el Reino Unido. Integra aspectos de la pesca y del comercio y establece el marco para las consultas anuales con el Reino Unido destinadas a fijar las posibilidades de pesca de las poblaciones compartidas. 🌊

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANTEs – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

Un estudio demuestra «el nulo impacto del palangre» sobre los fondos marinos

La Organización de Productores Pesqueros del Puerto de Burela acaba de presentar el primer informe técnico del proyecto ISPAMER, dirigido por el Centro Oceanográfico de Vigo (IEO-CSIC) y que demuestra el nulo impacto del palangre de la merluza en los fondos marinos. El estudio se realizó sobre la flota de Pángre de Fondo en aguas europeas de la OPP Burela con el objetivo de obtener datos científicos para estudiar la selectividad del arte y medir el posible impacto de este arte de pesca en el fondo marino de aguas europeas. Algunos de estos fondos han sido afectados por las 87 vedas decretadas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1614, que prohibió la pesca de todos los artes de fondo.

El diseño metodológico ha sido desarrollado con la dirección científica de los investigadores del equipo PESCASOST del IEO y en estrecha colaboración con armadores y técnicos de la OPP de Burela. El objetivo del proyecto ISPAMER es obtener evidencia científica para aclarar si existe impacto de esta pesquería en el fondo marino utilizando dos fuentes de información complementarias: observadores a bordo de los buques y observadores electrónicos. Los muestreos de múltiples mareas de pesca permiten conocer si el palangre tiene algún impacto sobre la fauna de invertebrados del lecho marino que forman parte de los llamados «Ecosistemas Marinos Vulnerables».

Los resultados obtenidos indican que el palangre utilizado por la flota burelesa es un palangre demersal o semipelágico tipo «piedra-bola» que está dirigido a la merluza adulta y tiene contacto muy reducido con el fondo marino. En 2024, se continuará el muestreo para clarificar si este sistema de pesca pone o no en riesgo la conservación de los fondos y con ellos solicitar una exención en la norma que permita la pesca en las áreas vedadas, como ocurre con otras artes de pesca de tipo pelágico.

La Administración pesquera española ha felicitado a todo el equipo que forma parte del proyecto ISPAMER: desde el IEO, los observadores y los armadores y patrones, que una vez más han entendido la necesidad de esta colaboración como un ejercicio necesario y que ofrece nuevos resultados que podrán ser utilizados en la defensa de esta pesquería.

El director científico del proyecto, Julio Valeiras (equipo PESCASOST-IEO), reconoce que «ha supuesto un esfuerzo importante de la OPP7 y del equipo de observadores a bordo y analistas de vídeo implicados para obtener la primera aproximación con datos de observación científica de la captura accidental e impacto del palangre de merluza sobre los fondos en caladero comunitario. Hemos utilizado de forma simultánea observadores a bordo y seguimiento electrónico, lo que ha permitido realizar una cobertura ampliada y datos específicos de especies bentónicas».

El trabajo se realizó durante el cuarto trimestre de 2023 a lo largo de 15 mareas y 159 lances o días de pesca observados en siete buques de la OPP Burela. En cuatro de ellos se hizo observación física a bordo y en los otros tres la observación fue electrónica. En 2024 se continúa el desarrollo del proyecto con la misma metodología.

Desde la página web de www.opp-burela.com se puede descargar un resumen del proyecto para divulgar su contenido, que resulta de gran interés para esta flota ya que no existen estudios anteriores sobre esta modalidad de pesca.

La falta de datos científicos fue uno de los principales argumentos del recurso judicial presentado desde la OPP Burela contra la Comisión Europea.

Este proyecto está incluido en el Plan de producción de OPP Burela de 2023 con el objetivo de mejorar el conocimiento y reducir el impacto medioambiental en la pesca. 

Una moratoria de 72 días sobre los FADs tendría negativas consecuencias en la economía de Seychelles

La flota de cerco de la UE en el Océano Índico contribuye en gran medida a las economías como Seychelles y considera los efectos socioeconómicos deben tenerse en cuenta en las resoluciones que se adopten. En esta dirección, la resolución 23/02, adoptada por la Comisión de los Típicos del Océano Índico (IOTC) en febrero de 2023, propuso una moratoria de 72 días sobre los FADs, pero esta medida ha encontrado resistencia por parte de muchas partes contratantes, incluidos los países en desarrollo."

Gracias a un estudio de Patrice Guillotreau se han dado a conocer las repercusiones negativas que tendría, para la República de Seychelles, la adopción de esta propuesta que pone de relieve la importancia de considerar los aspectos sociales y económicos en la gestión sostenible de la pesca y proporciona ideas sobre las posibles consecuencias de las regulaciones de los FADs para las pequeñas economías insulares»

En esta sentido, el trabajo de Guillotreau pone en eviden-



Puerto Victoria, centro de descarga de la flota atunera.

cia que Seychelles basa su desarrollo económico «en muchas actividades portuarias y empleos relacionados con el pescado, como estibadores, proveedores de combustible, agencias navieras, fabricantes de equipos de pesca, agentes de almacenamiento, transportistas marítimos, procesadores de pescado, comerciantes de marisco, etc».

Ratios económicos negativos

Los productos del atún representan el 90% de todas las exportaciones de mercancías y han sostenido la economía nacional durante el COVID.

Los ingresos de capital de la industria pesquera representan el

92% de los ingresos primarios.

Una moratoria de 72 días de FADs daría lugar, en el peor de los casos «de 6 semanas de cierre de la fábrica de conservas de atún que resulta en una caída del 12% en las exportaciones de pescado, y después de 7 años en un:

-5/6% en el PIB real.

+4% de deuda.

-33,2% de exportaciones.

-19% de la industria pesquera y

-18% de la industria manufacturera (operadores energéticos, sobre todo).

-90% del PIB sectorial en todas las demás actividades relacionadas con la pesca.

Los puertos pesqueros buscan alianzas en Europa para impulsar su competitividad

Los puertos pesqueros buscan alianzas en Europa, para impulsar su competitividad. Este es el caso de Ondarroa y Lekeitio que se han acogido en una reunión del proyecto FISHINN, una iniciativa conjunta de actores clave de la cuádruple hélice del País Vasco (ES), Bretaña (FR), Irlanda del Sur y del Este (IE), Alentejo (PT), dedicada a apoyar la recuperación de la pesca local.

El proyecto tiene como objetivo aumentar la competitividad y la resiliencia de los ecosistemas pesqueros locales mediante el fortalecimiento de la colaboración de los actores locales y el aumento de sus capacidades de innovación.

FISHINN fomentará el intercambio de conocimientos entre las partes interesadas y los centros tecnológicos para estimular la creación de nuevas actividades y la transición hacia soluciones inteligentes, circulares y más eficientes en los ecosistemas pesqueros locales.

Este proyecto está cofinanciado por el Programa Interreg Espacio Atlántico a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

No es una realidad exclusiva del sector pesquero vasco ni mucho menos del vizcaino. El debilitamiento de esta actividad –y de toda la industria directa y auxiliar que gira a su alrede-

dor– es un fenómeno visible en toda la línea de costa atlántica y cantábrica al que ya se le está tratando de poner remedio. Para ello, se apuesta por las herramientas del presente y del futuro más cercano: la digitalización y la innovación en todo cuanto rodea al ecosistema pesquero. Y todo ello con la supervisión de Leartibai Fundazioa.

Entidades europeas, representantes de instituciones vascas y agentes de la comarca de Lea-Artibai se reunieron con el objetivo de allanar el camino a esas nuevas oportunidades. El encuentro se enmarca dentro del proyecto europeo FISHINN Interreg Atlantic Area y está liderado por la agencia de desarrollo comarcal Leartibai Fundazioa que busca promover oportunidades de innovación en el puerto de Ondarroa y Lekeitio y en la cadena de abastecimiento pesquero de Lea-Artibai.



Todos los agentes implicados en los puertos pesqueros posaron juntos.

FISHINN fomentará el intercambio de conocimientos entre las partes interesadas

El proyecto FISHINN pretende ayudar a que el ecosistema pesquero local sea más competitivo y fuerte. Para ello, la iniciativa reunirá a diferentes actores locales para mejorar la competitividad del sector. “Mediante el intercambio de conocimientos y el uso de nuevas tecnologías, se esperan crear soluciones inteligentes, circulares y más eficientes para mejorar la situación de la pesca”, avanzaron.

Este primer encuentro de los cinco socios que participan en la iniciativa europea (Bretaña, Portugal, Irlanda, Cornualles y Lea-Artibai) tuvo lugar en tierras vascas. El puerto de Ondarroa fue el lugar escogido para dar la bienvenida a los representantes a quienes se les presentaron las principales características del sec-



os en la presentación de la iniciativa FISHINN

tor pesquero de Euskadi, Bizkaia y Lea-Artibai: técnicas, especies que se pescan y la importancia de los puertos de Ondarroa y Lekeitio. Los asistentes realizaron una visita por las instalaciones del puerto, donde visitaron la nueva lonja y cofradía, así como una empresa congeladora. Pudieron presenciar las subastas digitales de pescado en directo, así como el gran movimiento que había debido a la campaña de verdel.

Por la tarde se desplazaron a Lekeitio donde cursaron visita al astillero Mendieta, el puerto y la cofradía. Durante el recorrido pudieron visualizar fotos antiguas que mostraban la gran actividad pesquera de la que gozó el puerto hace décadas. Sin embargo, esa actividad y los barcos que atracaban en el puerto han sido sustituidos casi en su totalidad por el turismo y embarcaciones de recreo.

Entre los participantes han estado: Urtza Alkorta, Ondarroako Udala; Leandro Azcue eta Aitor Etxebarria, Eusko Jaurlaritzaren – Gobierno Vasco; Ekaitz Urriaga, Itsas Garapen Elkarte; Eve Savage, Munster Technological University; Mikel Ortiz, OPPAO-Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa; Virginia Burgoa y Eusebio Arantzamendi, Ondarroako Arrantzaleen Kofradia; eta, Txomin Lasarte eta Unai Aranburu, de ARRANKOBA 08 S.L. 🌊

Senegal tratará de renegociar sus acuerdos de pesca

El nuevo presidente de Senegal Bassirou Diomaye Faye, el más joven de todos los elegidos, ha prometido que renegociará todos los acuerdos pesqueros que habían causado serios perjuicios al sector de túnidos español. A lo largo de cuatro años, los cañeros del Cantábrico llevan denunciando que no pueden hacer carnada generándose un grave problema a esta flota. portancia para la flota española que opera en el Atlántico. España tiene varias empresas, especialmente gallegas, como Profand o Pereira, faenando en las costas gracias al “acuerdo de colaboración para la pesca sostenible” entre este país y la Unión Europea. En 2022, las autoridades senegalesas desbloquearon las licencias para 15 buques españoles.

En el programa de Diomaye Faye se apunta a que se renegociarán esos acuerdos. “Suspendemos y evaluaremos todos los acuerdos de pesca de la zona económica exclusiva y auditamos los barcos de pabellón senegalés”, se lee en el punto seis del programa titulado “El proyecto: por un Senegal soberano, justo y próspero”. El partido PASTEF, de cuya ideología bebe el nuevo presidente, es conocido por su posición más dura con la injerencia extranjera y el colonialismo, especialmente de Francia. Promueve la lucha contra la corrupción como prioridad, y lo combina con toques de anticolonialismo y populismo social, que ha calado especialmente entre los jóvenes.

“El cambio será profundo y estructural en cuanto a la gobernanza del país”, opina Momadou Diagne, migrante senegalés residente en España y miembro del Grupo de Reflexión y Acción de Senegaleses en la Diáspora. “En el programa se compromete a renegociar los contratos pesqueros porque le parece que son injustos, que benefician a países terceros como España y otras potencias”.

El problema de la pesca es que algunos países están esquilmando las aguas, subraya por su parte Sene Thiandoum, que participa en un laboratorio a distancia para sensibilizar a los migrantes y evitar que cojan los cayucos y arriesguen sus vidas en el mar. “He hablado con pescadores que habían ido en cayuco a España y habían sido devueltos, que me explicaban que salieron porque ahora hay menos recursos en el mar a causa de la sobreexplotación” .🌊

Las limitaciones de la pesca de bonito

PABLO FERNÁNDEZ ASENSIO

Las limitaciones que padece la pesca de bonito son más que evidentes. La cuota de España para cada ejercicio del período 2024-2026 es de 22.362,40 toneladas para las flotas de Canarias, Andalucía, Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (Iccat, por sus siglas en inglés) es la organización pesquera responsable de la gestión y conservación de los túnidos y especies afines en el océano Atlántico. Para la Iccat, el atún blanco (*Thunnus alalunga*) tiene tres stocks: el situado al norte del paralelo 5 (ALB/AN05N), el que está al sur de esa línea (ALB/AS05N) y el Mediterráneo (ALB/MED).

Para el primero, con el fin de no aumentar la mortalidad por pesca, la Iccat acordó en su cumbre del 98 limitar la capacidad y congeló el número de barcos habilitados —menos los de pesca recreativa— a la media del período 1993-1995. Y para controlar el cumplimiento de esta recomendación,

Las partes tenían que presentar, al 1 de junio de 1999, una lista de barcos que habían participado en una pesquería dirigida al bonito. Es decir, que hasta 1998 no existía nin-

guna limitación para la captura de atún blanco del norte, lo que se conoce como pesca olímpica.

La segunda medida de la Iccat fue la tomada en el 2001 para limitar la pesca, con un total admisible de capturas (TAC) de 34.500 toneladas, de las que 28.712 fueron para la UE y 607 para EE. UU. Las partes contratantes distintas a las anteriores limitaron sus capturas a 200 toneladas y Japón que se esforzará en limitar su pesca a un máximo del 4 % en peso de su captura palangrera total del patudo en el océano Atlántico.

En la evaluación del 2009, el Comité Permanente de Investigación y Estadísticas (SCRS) llegó a la conclusión que el stock estaba sobrepescado y se recomendó un nivel de capturas de no más de 28.000 toneladas y se aprobó la recomendación de establecer un programa de recuperación para el atún blanco del atlántico norte. En la evaluación de 2016, el SCRS concluyó que la abundancia relativa del bonito del norte había seguido incrementándose durante las últimas décadas y certificó que el stock no estaba sobrepescado ni se estaba produciendo sobrepesca, dando vía libre a un programa plurianual de conservación y ordenación para el atún blanco del norte, y estableciendo un TAC de 28.000 toneladas para el 2017 y el

Se establece el número de buques comunitarios a 1.421

2018; que podría subir a 30.000 para el 2019 y el 2020 si así lo decidía la Iccat basándose en la evaluación del 2018.

De esta manera concluyó el plan de recuperación aplicado desde el 2010 y se pasó a un plan de gestión a partir del 2017. Ese ejercicio se establece una norma de control (HCR) para el bonito que complementa el programa plurianual de conservación y ordenación. Es la primera, y a día de hoy única especie, regulada por esta organización regional de ordenación pesquera (OROP) que fija el TAC a través de una HCR.

La evaluación de la población se hace cada tres años, con lo que la siguiente tocaría en el 2020, pero llegó la pandemia y fue difícil debatir en profundidad las medidas de conservación y ordenación. No obstante, el SCRS recomendó un nuevo TAC de 37.801 toneladas, que se prorrogó para 2022 y 2023.

En la última cumbre de la Iccat, celebrada en El Cairo en noviembre pasado, se enmendó la recomendación del 2021 y se estableció una nueva HCR para fijar los TAC cada tres años, dando como resultado un TAC de 47.251 toneladas para el período 2024-2026. Serán 35.815,9 para la UE; 5.521,1, para Taipéi; 889,4, para Estados Unidos 889,4; 752,8 para el Reino Unido, que incluye 200 toneladas para sus territorios de ultramar cubiertos por la Iccat;

El sector requiere una recompensa después de años de restricciones

421,9 para Venezuela. En las 552,8 restantes de la cuota del Reino Unido se incluye el cupo establecido por el acuerdo del brexit. El resto de partes contratantes limitarán sus capturas a 392 toneladas al año y Japón se esforzará por limitar el peso total de su captura anual de atún blanco del Atlántico norte a un máximo del 4,5 % del peso de su captura palangrera total de patudo en el océano Atlántico en el 2024, 2025 y 2026.

Los ministros de la UE repartieron lo que le corresponde a la UE entre Irlanda (3.967,52 toneladas), España (22.362,40), Francia (7.033,33), Portugal (2.452,65). Se limita el número de buques comunitarios a 1.421 y se pone como condición especial que en aguas del Reino Unido no se podrá capturar una cantidad superior a 280 toneladas.

Ahora, de aquí al 2026, el grupo de trabajo del atún blanco tendrá que analizar, entre otras cuestiones, el límite de captura máximo, de 50.000 toneladas. Si en la próxima evaluación está todo bien, aplicando el 25 % de incremento permitido por la HCR, daría lugar a un TAC de 59.063,75 toneladas, lo que no puede ser posible por la mencionada cláusula del tope de 50.000.

Por consiguiente, entiendo que se debería modificar ese límite máximo y así llegar a la reunión anual de la Comisión de noviembre del 2026 con los deberes realizados y, si todo continúa como se espera —con el stock dentro de límites biológicos sostenibles—, se podrá aplicar un TAC que sale de una HCR consolidada.

No obstante, a día de hoy, las medidas adoptadas de limitación de capacidad y de capturas, que se siguen manteniendo, han dado su fruto, siendo una recompensa para el sector de los años que se tuvieron que aplicar restricciones por el plan de recuperación del 2010 al 2016. 

Capturas de caballa y verdel

La costera del verdel o xarda no es lo que era. Atrás queda en el tiempo cuando la especie llegaba en grandes cardúmenes a la costa ibérica, formando espectaculares manchas, que movían a los armadores de bajura a llevar por carretera sus pequeñas embarcaciones hasta Asturias e, incluso, Cantabria para probar suerte en el caladero del Cantábrico. Esa abundancia empezó a fallar hace dos años. Y la temporada pasada a las artes distintas del cerco y arrastre —básicamente las de anzuelo— de todas las provincias les sobró cuota.

Este año, a pesar de que ya ha abierto la temporada para todas las flotas, no se ve el interés de antaño. Tanto es así que en Lugo, seis barcos que estaban en el censo han descartado participar en la pesca. Han renunciado al tope que se les había asignado en función del número de tripulantes, que ahora se distribuirá entre los que 48 que sí manifestaron su voluntad de participar en la costera.

Los que se dan de baja son O Xilgueiro, Playa de Celeiro, Mapei, Novo Estrela, Nuevo Libertad y Beti Maurixio. Lo hacen, entre otras razones, porque, según lo pactado en el seno de la Federación Provincial de Cofradías de Lugo, los armadores tenían de plazo hasta el 27 de marzo para decidir si participaban o no en la campaña y, si decidían tomar parte, deben capturar el 80 % de lo que se les ha asignado para tener derecho a participar en la costera del próximo año. Alberto Yáñez, patrón del Beti Maurixio, señala que, en su caso, desistió de participar porque «el año pasado pasado nos costó mucho coger el tope que nos correspondía». Sostiene que el verdel está complicada de pescar porque se encuentra a 40 o 50 brazas (unos 70 metros) y es muy difícil capturarla con anzuelo. Además, no abunda como antes. Yáñez está convencido de que se debe a que la agotan los barcos de los países del norte, esos grandes barcos de pesca pelágica que «no dejan que el pescado llegué aquí en su migración». Igualmente, a lo largo de esta campaña del 2024, barcos vascos tenían agotada su cuota en cuestión de días. Sin embargo la flota gallega tenía, en el mes de abril, cuotas disponibles para su captura.

Prosigue el desguace o exportación de flota

La actividad pesquera extractiva en España no deja de sufrir bajas. Las restricciones a la actividad en aguas comunitarias, la subida de costes y la falta de relevo generacional están detrás del éxodo constante de embarcaciones a otros caladeros, con nuevo pabellón, para probar suerte en aguas más rentables. Junto a ello se manifiesta una tendencia, la de la exportación de pesqueros a otros países, sobre todo africanos, que se ha agudizado en los últimos cinco años. La diferencia ahora radica en la edad de los buques que abandonan la bandera española

Existe una tendencia en el que un amplio grupo de armadores quieren dar de baja a sus barcos porque si hubiera subvenciones al desguace no quedaría más que un puñado de barcos. Eso lo vemos que dos tercios de los pesqueros de bandera española que continúan pescando en Gran Sol. Oficialmente son 87 buques, pero descontando 3 de baja definitiva se reducen a 84 y, ciñéndose a los realmente activos, a 80.

Este es un ejemplo ejemplo de la sangría de un segmento de la pesca que en 1986, cuando España entró en la Unión Europea, conformaban 460 buques, pero se conocía como la Flota de los 300 porque eran los autorizados a pescar al mismo tiempo en esos míticos caladeros comunitarios.

Del censo nacional de Gran Sol cayeron recientemente tres barcos por no contar con el porcentaje mínimo de posibilidades de pesca



Labores de desguace de un barco.

La flota que fue denominada como la de los 300 sólo cuenta con 87 barcos

exigido. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación retiró al Laxe Dos, al Nuevo Laredo y al Txori Bi. Aunque mantienen sus cuotas, están de baja en

el Registro General de la Flota Pesquera el Mercedes Emilia, el Río Mau o el Nuevo Santillana, que ya opera en Namibia. Oficialmente sigue de alta uno que naufragó, el Nuevo San Juan, así como algún otro que permanece amarrado hace tiempo.

También trascendía la venta de otro pesquero gallego de Gran Sol, cuyo destino también serán caladeros de otros países, pero hay más buscando comprador en puertos de la comunidad autónoma y de otras del noroeste, confirman armadores.



A nivel de todo el mundo se están dando las bajas de muchos barcos

El golpe de las vedas

Paralelamente, a raíz del golpe de las 87 vedas en cantiles de Irlanda, Francia, España y Portugal para todas las artes en contacto el fondo, así como de la caída de capturas en esa modalidad, algunos pincheiros de Ceileiro han cambiado los anzuelos del palangre por las redes de volanta. Sin problemas de cuota, con ese aparejo de enmalle las habitualmente abundantes capturas compensan la diferencia de precio con la merluza del pincho, explican armadores.

Mengua la flota de bandera española en caladeros míticos por los temporales y por su riqueza en especies

tan valoradas en España como la merluza, el rape o el gallo. Por eso armadores gallegos y de otras comunidades del Cantábrico han comprado barcos en Francia o el Reino Unido con licencia para el entorno de Escocia, Irlanda, Inglaterra Sol, Francia y el sur del Mar del Norte.

Aunque la veintena de abanderados que continúan son menos que hace un par de años, pescan palangre o volanta en aguas que conocen y con ventajas añadidas, como, por ejemplo, las facilidades para contratar marineros de países terceros o las bonificaciones fiscales.

Al trabajar en barcos de otras nacionalidades, los salarios de esas tripulaciones hasta 60.000 euros están exentos de impuestos. Este plus ha provocado que patrones, jefes de máquinas o cargos intermedios de gransoleiros de bandera española los hayan dejado para enrolarse en otros pabellón francés o inglés que operan desde puertos españoles.

Un caso paradigmático es el Nuevo Santillana, renombrado como Omake Ativali con puerto base en Walvis Bay, fconstruido en 2004. Pero los dos últimos buques perdidos son prácticamente de nueva construcción. Estos son los casos del Manolo del Terín y del Jomafran.



Sectores pesqueros

Este ha sido el último en causar baja, de acuerdo a los registros de la Comisión Europea. Se trata de una unidad de cerca de 30 metros de eslora y construido en 2017 por Astilleros Armón para la empresa Pesqueras Alfonso, de Huelva. Ha sido validado, con fecha efectiva del 4 de marzo, su cambio de pabellón al de Marruecos.

Deseo de abandono

Datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación lo confirman. De bandera nacional estaban de alta en el censo de aguas comunitarias, casi todos en Gran Sol, 216 barcos en el 2006, 158 en el 2010 y 98 en el 2015. Aunque en realidad están activos 80, sobre el papel quedan 87, un 58 % menos. Son los caladeros donde más ha disminuido la flota española. Desde el 2006 hasta ahora, la que opera en aguas internacionales se redujo un 48 %, de 153 a 80 buques. Un 37 %, hasta 6.816 barcos, bajaron los del caladero nacional. Y un 28 % los del censo de palangre de superficie, de 208 a 149.

Desde el 2010 hasta ahora la flota comunitaria perdió un 11 % de pesqueros, hasta los 71.000 actuales. Desde el 2006, la española se redujo un 37 %, quedándose en unos 7.130 barcos. Por modalidades, la de palangre de fondo menguó durante los últimos 18 años un 60 %, hasta 92; la de arrastre, un 47, hasta 608; la de rasco, un 37, hasta 21; la de artes menores, un 36, hasta 5.730; la de cerco, un 34, hasta 390; la de volanta, un 30, hasta 39; la de palangre de superficie, un 28, hasta 149; y la flota de artes fijas se redujo un 27 %, hasta 54 barcos.

Andalucía

El sector pesquero andaluz está afrontando un desguace programado. Se trata de 30 embarcaciones de arrastre de los puertos de Almería, Granada y Málaga que no podrán seguir faenando por falta de rentabilidad, tras la norma aprobada en la última reunión de los ministros de Pesca de la Unión Europea.

La nueva regulación comunitaria, que limita los días de faena a un máximo de 130 al año, entró en vigor este 1 de enero. Según José María Gallart, vicepresidente de la asociación Cepesca, la reducción de los días de faena va a suponer que la actividad deje de ser rentable y no se puedan garantizar los puestos de trabajo.

El desguace de estas embarcaciones afectará a 750 personas, entre marinos y trabajadores de las actividades colaterales.

La lonja de Almería factura 10 millones de euros. La flota de arrastre almeriense da empleo a 250 marinos. En Andalucía, el sector de arrastre cuenta en la actualidad con 100 embarcaciones.

En el caso de Valencia, se plantea la eliminación de un total de 33 embarcaciones de estas características, un 16,5 % de las 204 dedicadas a esta actividad.

Seal-teknik participará en la feria Navalia

La empresa eibarresa, Seal-teknik con vocación de liderazgo internacional en técnicas de sellado tomará parte en la feria de Vigo, Navalia.

Seal significa sellar en inglés, y esta firma pone 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 pro-

ducto soluciones para diversos sectores: construcción, marítimo, otros

Teknik pone el foco de nuestro producto es la excelencia tecnológica, y para ello mantiene una colaboración estratégica con el centro de investigación Tekniker, con el que trabajan conjuntamente de cara a difundir, optimizar e incorporar la tecnología de se-



Iker Goenaga presenta sus productos a las empresas

llado en el País Vasco, España y resto del mundo desde Eibar referente internacional en tecnologías de sellado para múltiples aplicaciones.

NAVALIA

INTERNATIONAL SHIPBUILDING EXHIBITION

21st - 23rd May
Vigo (Spain)

2024



www.navalia.es



Sponsors:

ABANCA



VULKAN



Partners:



Organised by:



Las medidas para reducir la carga administrativa

Los costes simplificados en los fondos estructurales europeos

La Comisión Europea ha publicado la actualización de su documento de trabajo sobre Opciones de Costes Simplificados (OCS) con la finalidad de proporcionar una guía operativa aplicable al Fondo Europeo Marítimo y Pesquero (FEMP) y al Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y la Acuicultura (FEMPAC), fomentar su más amplia utilización y asegurar la simplificación para los beneficiarios.

Texto: Juan Carlos Barros

Los OCS son en la actualidad un concepto bastante abierto que requiere que se den en los próximos años más pasos de aclaración tanto a nivel europeo como nacional, si bien se podría resumir diciendo que por ellos se entiende los instrumentos tales como las tarifas planas, los costes unitarios y las cantidades globales que constituyen medidas de simplificación para reducir los costes y cargas administrativas en el marco de la aplicación de los fondos estructurales.

En 2020 y 2021 se elaboró el primer documento de trabajo sobre el uso de los OCS en el FEMP, donde se abordaban los posibles enfoques de forma que encajaran a medida en los distintos tipos de acciones específicas que se ponían en práctica en las acciones estructurales pesqueras. Ahora, a consecuencia de las medidas de crisis introducidas para responder a la epidemia del covid-19 y la guerra de Ucrania, se ha acelerado su uso en los programas operativos y ha llegado el momento de su mayor utilización a nivel europeo.

Como precedente está la regulación del Fondo Social Europeo del periodo 2007-2013 donde ya se introdujo una importante simplificación al permitir a los estados que declarasen los costes indi-

rectos sobre la base de una tarifa plana que cubría hasta el 20% de los costes directos de una operación. Durante esa programación se consideraron también otras opciones adicionales en forma de medidas estandarizadas de costes unitarios y cantidades globales, de modo que la posibilidad de su uso se fue extendiendo y así para el periodo 2014-2020 la Comisión Europea propuso seguir con esos OCS pero buscando más certeza legal para las

La ventaja principal es que no se requiere un seguimiento de cada euro

autoridades nacionales y mayor armonización entre los fondos europeos que eran ejecutados en gestión compartida.

Para que puedan demostrar plenamente su potencial, los OCS están ya en la regulación del periodo de programación 2021-2027 del FEMPAC y la Comisión Europea ha activado también su uso en el mecanismo de crisis para la compensación en caso

de acontecimientos excepcionales que causen una ruptura significativa de los mercados pesqueros. Recordemos en ese sentido que en el FEMP se podía conceder una compensación financiera a los operadores en la pesca y la acuicultura por los ingresos anteriores y los costes adicionales que hayan incurrido por la guerra en Ucrania y su impacto en la cadena comercial.

La principal ventaja de los OCS es que no se requiere llevar a cabo un seguimiento de cada euro gastado en los documentos de gastos cofinanciados individuales. Y según la Comisión Europea, otros beneficios son: la reducción significativa de la carga administrativa para las autoridades de gestión y para los propios beneficiarios, sobre todo los pequeños; que permiten a los administradores cambiar el foco de atención de recoger y verificar los estados financieros a alcanzar los objetivos políticos y concentrarse en lograr determinados resultados en vez de controlar los costes realmente causados, y que simplifican el recorrido de la auditoría y reducen el riesgo de error; lo que conlleva menos interrupciones y suspensiones y que los reembolsos de gastos sean más rápidos.

Mientras su aplicación en el FEMP fue limitada, ahora en el FEMPAC, en cuanto el más pequeño de los fondos estructurales europeos, se necesitará aprender de la experiencia ganada en otros la-

El punto de inicio es identificar las operaciones difíciles de administrar

dos y proporcionar una ayuda específica a las autoridades de gestión para desarrollar OCS nacionales y regionales. En todo caso hay que resaltar que no son un nuevo fenómeno y que, como hemos visto, se han usado ya en varios periodos de programación en otros fondos; si bien eso no significa que su puesta en práctica vaya a ser sencilla sino que requerirá una preparación intensa.

Los estados por su parte encaran el desafío de hallar un balance correcto entre introducirlos como una opción ya terminada y lista para ejecutar o bien desarrollar opciones propias hechas a medida de sus necesidades y lo que eso pueda representar en cuanto a los esperados ahorros de tiempo y los beneficios en las solicitudes de ayuda y pago. En ese sentido es igualmente importante señalar que las verificaciones y las auditorías sigan una línea lógica y no perjudiquen los potenciales beneficios, como sería el caso si las normas nacionales introdujeran requisitos extraordinarios.

Los OCS son una herramienta para ejecutar ciertas acciones de modo más eficiente y ayudarles así a conseguir los resultados esperados, pero en cualquier caso cuando se tome en consideración su uso, los profesionales deben empezar por las acciones y los tipos de proyectos que quieran desarrollar, no por los costes. De ese modo un punto de salida para introducirlos es identificar precisamente los tipos de operaciones que por sí mismas son inherentemente difíciles de administrar y verificar, no cualquier clase de operación. Aparte de los costes y del esfuerzo hay que tener en cuenta la opinión de los



Los fondos estructurales han servido para modernizar los puertos.

potenciales beneficiarios, porque puede que no estén interesados en aplicar esos proyectos. La elección y el diseño de los OCS es una responsabilidad únicamente del estado miembro.

Desde el momento en que los OCS no son adecuados para todos los tipos de operación y proyectos, es del mayor interés identificar los que son apropiados y para los cuales proporcionan un beneficio real en la gestión administrativa. Según la Comisión Europea los OCS se pueden usar en un ámbito más amplio de medidas de lo que se hace actualmente, incluyendo las llamadas medidas de gasto "suaves" como la formación o las medidas "duras" como la infraestructura y las inversiones productivas. Además, a esto hay que añadir que junto a la mayor aplicación de los OCS para recogida de datos y como mecanismo horizontal, se ha hecho un intento de incluir operaciones en las que tenga sentido, como por ejemplo el reembolso simplificado para los costes de personal y las compensaciones e inversiones de capital.

Hay que destacar finalmente que los OCS

Constituyen una herramienta efectiva para ciertas acciones y lograr los resultados

diseñados de forma individual para programas determinados son los que predominan actualmente, mientras que son una minoría los que tienen carácter general, y un buen ejemplo de ello es el cálculo de los costes indirectos de personal con una tarifa plana del 15% de los costes elegibles. Actualmente se están usando todos los tipos de OCS, aunque las sumas globales y los costes unitarios son probablemente los que tienen mayor potencial para aplicar en los proyectos de inversión de capital.

Concretamente los OCS se pueden usar en el FEMPAC en los apartados siguientes:

En la prioridad 1 "Fomento de la pesca sostenible y de los recursos biológicos acuáticos" están las inversiones en eficiencia energética y sistema de energía renovable, las inversiones en equipo de producción a bordo, el reaprovisionamiento directo, la recogida y control, la descarga de basura marina y el cese de actividad permanente y temporal.

En la prioridad 2 "Fomento de la acuicultura sostenible y la seguridad alimentaria" tenemos la compensación por servicios medioambientales no productivos, los planes de producción y marketing, la revitalización de lagunas y las inversiones en acuicultura.

En la prioridad 3 "Habilitar una economía azul sostenible y el desarrollo de las comunidades de pesca y acuicultura" están el apoyo preparatorio del desarrollo local comunitario, los gastos de mantenimiento de los grupos de acción local, y las inversiones en pequeños proyectos de desarrollo local comunitario.

Y en las prioridades transversales: el apoyo intensivo de personal en las actividades de conocimiento e innovación, habilidades, investigación y formación.

Solo España y otros 20 países garantizan el buen trato a los tripulantes

Solo España y otros 20 países garantizan el buen trato a los tripulantes de los pesqueros. Europêche aplaude la «nueva fase decisiva» en los Veintisiete para «sostener el empleo digno y defender los derechos fundamentales dentro del sector». La Eurocámara y el Consejo Europeo alcanzaron un acuerdo provisional para aplicar nuevas normas que prohíben en la UE los productos obtenidos con trabajos forzados.

Según el pacto en ciernes, se investigará toda la sospecha de uso de mano de obra esclava y, si se demuestra la veracidad de la denuncia, se retirarán del mercado los productos y no regresarán hasta que se proporcionen garantías de que se ha eliminado el trabajo forzoso, ya no solo en su fabricación, sino de toda la cadena de suministro.

La Comisión elaborará una lista de sectores económicos específicos en áreas geográficas concretas en las que existe trabajo forzoso impuesto por el Estado. Se convertirá entonces en un criterio para evaluar la necesidad de abrir una investigación. El Ejecutivo comunitario también puede identificar productos o grupos de productos para los cuales los importadores y exportadores tendrán que presentar detalles adicionales a las aduanas de la UE, como información sobre el fabricante y los proveedores.

Asimismo, se crearía un nuevo portal único sobre trabajo esclavo para ayudar a hacer cumplir las nuevas reglas. Incluye directrices, información sobre prohibiciones, una base de datos de áreas y sectores de riesgo, así como evidencia disponible públicamente y un portal de denuncia de irregularidades.

Aunque ni Parlamento ni Consejo citan sectores afectados, el del mar se ha dado por aludido. La patronal pesquera comunitaria, Europêche, en la que está integrada la española Cepesca, ha celebrado el pacto para cerrar el mercado a productos conseguidos con violaciones de los derechos humanos y de los trabajadores, y confía en una rápida incorporación a la normativa para prohibir efectivamente el comercio de productos pesqueros de países señalados como sospechosos de explotar a trabajadores.

Según datos facilitados por el Consejo de la UE, a los que se remite Europêche, aproximadamente 27,6 millones de personas soportan condiciones de trabajo forzoso en numerosas industrias y en todos los continentes. La normativa en ciernes para blindarse contra el trabajo esclavo, en combinación con la desplegada para la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU, por sus siglas en inglés) y las disposiciones del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), llevan a la UE a una «nueva fase decisiva» para «sostener el empleo digno y defender los derechos fundamentales dentro del sector pesquero en todo el mundo», apunta Daniel Voces, director general de Europêche.



Amplitud de instituciones tratan de acabar con el trabajo forzoso.

Ecologistas de Sea Sheperd difundieron tiempo atrás esta imagen de su barco Sam Simon persiguiendo a un pesquero acusado de pesca ilegal de merluza negra en el Atlántic

China, incumplimientos

De hecho, la flota europea tiende la mano a la Comisión y a los Estados miembros «en sus esfuerzos por combatir el trabajo forzoso cuando y donde sea necesario», dado que «el nuevo reglamento ofrecerá a los consumidores europeos una confianza aún mayor a la hora de comprar productos de origen ético y sostenible», añadió.

Mientras, desde la patronal española Cepesca recuerdan que en el 2023 España importó 23.751 toneladas de lomos de atún exentas de aranceles, de las que el 79 % procedía de China, «país reconocido internacionalmente por practicar pesca IUU», expone en un comunicado. Y recuerda que el 70 % del pescado consumido en la UE proviene del exterior, en buena parte de origen asiático. El acuerdo de Consejo y Parlamento establece también criterios explícitos para guiar tanto a la Comisión como a las autoridades nacionales competentes a la hora de evaluar la probabilidad de violaciones de este reglamento, incluida la escala y gravedad del trabajo forzoso del que se sospecha. Este enfoque cuenta con el firme apoyo de Europêche

La Comisión dirigirá las investigaciones fuera del territorio de la UE, mientras que dentro del ámbito nacional de los Veintisiete, competarán al Estado. En esta dirección, una de las mayores empresas pesqueras chinas ha sido acusada de abusos medioambientales y laborales



Las protestas por incumplimientos de las condiciones laborales son constantes en países asiáticos.

Las acusaciones han partido desde Gran Bretaña que ha acusado a una de las mayores empresas pesqueras de China de abusos medioambientales y laborales, lo que plantea dudas sobre los principales distribuidores de marisco de Japón y Taiwán que han comprado sus capturas.

Las acusaciones de la Environmental Justice Foundation van dirigidas a Zhejiang Ocean Family, empresa propiedad del multimillonario Lu Weiding que, según la organización no gubernamental, controla casi el 15% de la producción atunera china.

Se da la circunstancia que ZOF ha suministrado a algunos de los mayores distribuidores internacionales de pescado y marisco del mundo, entre ellos el grupo taiwanés FCF y la empresa comercial japonesa Mitsubishi.

En un informe, la EJJ alegaba que la mayoría de los 12 buques operados por la ZOF a los que había se-

guido la pista habían matado especies protegidas, incluidos delfines, tiburones y falsas orcas. "Variadas especies de tiburones fueron capturadas y sacrificadas a escala industrial en toda la flota", afirmaba el informe, elaborado tras una investigación de cuatro años.

La EJJ también denunció abusos laborales en los buques de la ZOF, incluida violencia física y la exigencia a los trabajadores de pagar fianzas equivalentes a tres o cuatro meses de salario antes de empezar a trabajar. Los investigadores afirmaron que esta práctica, conocida como "servidumbre por deudas", podía "atrapar a los pescadores para que no dejaran el trabajo aunque sufrieran abusos".

ZOF negó las afirmaciones de la EJJ. Dijo que el informe carecía de "pruebas sólidas" y que la empresa tiene sus "propias pruebas" que demuestran que las afirmaciones de la ONG son falsas.

Nuevos modelos de pingings permiten abaratar sus altos costes

Procurar proteger a los mamíferos marinos de la pesca accidental tiene un coste considerable para la flota, pero el gasto puede reducirse considerablemente, casi cuatro veces, si España permite emplear un modelo cuya eficacia han validado el Ifremer (Instituto Francés de Investigación para la Exploración del Mar) y el centro tecnológico vasco AZTI.

Los pingings tratan de reducir la mortandad de delfines, ya hace años que los pesqueros están obligados a equipar sus aparejos con disuasores acústicos, conocidos como pingings. Las autoridades comunitarias y nacionales imponen estos aparatos porque los sonidos que emiten pueden alejar a los cetáceos de los aparejos y, por tanto, evitar que queden atrapados cuando intentan comerse las capturas de los pescadores o compiten con ellos por el pescado.

De momento no ha trascendido respuesta del ministerio. Del departamento que preside Luis Planas depende autorizar, o no, un modelo de ahuyentador acústico que no se ajusta explícitamente al reglamento de la Comisión Europea que los define.

De 3.936 euros a 999

La flota francesa de artes de enmalle, como la volanta, ya emplea el modelo DDD03L, de la empresa italiana STM. La efectividad de otros dispositivos de ese mismo fabricante, también del modelo DDD3, ha sido demostrada en arrastreros vascos por AZTI. De la autorización para utilizarlos en Francia, que se remonta al 2014, y de las pruebas en la flota es-



Los pingings son disuasorios para evitar la pesca de delfines

pañola deja constancia la Organización de Productores Pesqueros Puerto de Celeiro en una comunicación al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Acreditado por los científicos el funcionamiento de esos dispositivos, desde esa entidad pesquera de A Mariña proponen al ministerio que equipare a la flota de enmalle española con la francesa. Depende de que la Secretaría General de Pesca apruebe los disuasores, con lo cual contribuiría a «reducir significativamente costes» en la flota. «Una necesidad y una oportunidad», recalcan desde Puerto de Celeiro, porque significaría un «importante ahorro económico en reposición y mantenimiento».

¿Más barato y con mejores resultados?

Individualmente no, porque cada uno de los disuasores acústicos que montan ahora los pesqueros españoles cuesta 82 euros, y cada uno de los que propone la citada organización de pescadores sale en 333 euros.

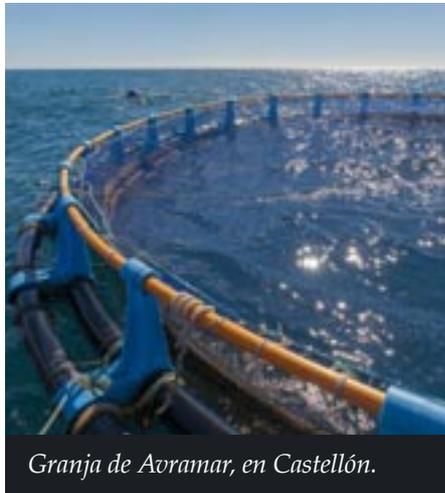
Globalmente sí sale a cuenta, según las cifras aportadas por armadores celeirenses. Por ejemplo, para cumplir las exigencias normativas en un aparejo de casi 10 kilómetros de largo, hacen falta 48 pingings de los actuales, 3.936 euros. Con el modelo DDD bastan tres para cubrir esa misma red y, por tanto, la inversión se reduce a 999 euros, casi la cuarta parte.

El Grupo Avramar obtiene un préstamo de 20 millones de euros

Gruppo Avramar, líder en la producción de dorada y lubina en el Mediterráneo, ha obtenido un nuevo préstamo de 20 millones de euros después de firmar un acuerdo con varios bancos prestamistas.

Este préstamo era una condición esencial para iniciar el proceso de venta de la compañía que será llevada a cabo por Deloitte, quien fue designado como asesor de transacciones por los bancos prestamistas.

Según el medio geriego, Euro2day.gr, ya hay dos fondos de inversión que han expresado informalmente su interés en el Grupo. Se espera que este mes de abril sea decisivo para conocer el destino final de la venta.



Granja de Avramar, en Castellón.

Para que esto sucediera, la Asamblea General de Avramar había dado previamente el 'visto bueno' para este financiamiento provisional de 20 millones de euros de Alpha Bank, Eurobank, Piraeus y National Bank. Este finan-

ciamiento a corto plazo servirá para cubrir las necesidades de capital circulante de la compañía.

Cabe recordar que Grupo Avramar es el resultado de la unión bajo un mismo nombre de cuatro empresas líderes de Grecia y España, y es, en consecuencia, la mayor empresa de acuicultura en el Mediterráneo.

La compañía está integrada verticalmente y cuenta con 10 centros de reproducción, 72 piscifactorías, 3 fábricas de piensos para peces, 3 plantas de procesamiento, 12 instalaciones de empaquetado y una red de distribución mundial a más de 700 clientes en más de 30 países.

ΜΑΥΕΚΑΩΑ
MYCOM

**Unidad RSW para
enfriamiento de
agua de mar con
compresor
MYCOM Serie i**

MYCOM

reconocido como el
compresor más
fiable de la
industria



100th ANNIVERSARY

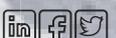
Mayekawa S.L.

Tel Madrid: 918.300.392 | Tel Barcelona: 936.886.448

www.mayekawa.es | mayekawa@mayekawa.es



Decarbonisation
Are you ready for this?



La conserva cierra con una producción en valor de 1.880 millones de euros



El sector de conservas ha obtenido unos buenos resultados de facturación

La conserva cerró 2023 con una producción por valor de 1.880 millones de euros, un 8% más: "Llegamos a una consolidación", según Roberto Alonso, de Anfaco. Las 306.352 toneladas elaboradas representan una subida de solo el 0,3% respecto a 2022. "El sector resiste respecto a antes de la pandemia pese a todas las turbulencias", señala Alonso.

La patronal conserva Anfaco-Cecopesca ha presentado las cifras con las que el sector cerró el pasado año. Un 2023 que el secretario general, Roberto Alonso, calificó de "consolidación" respecto a los números de la industria desde antes de la pandemia hasta aquí. Así, se produjeron 306.352 toneladas, solo un 0,3% más, por un valor de 1.880 millones de euros, casi un 8% más.

Alonso ha celebrado el "ligero incremento" que este dato supone en comparación con cifras de antes de la pandemia, apuntando a su vez a que el valor de los

productos conserveros nacionales subió un 7,8% el año pasado, siempre según las previsiones del sector, hasta más de 1.880 millones de euros.

Fuertes incrementos

En concreto, la producción de conservas subió un 0,4%, destacando el caso del atún claro, con un incremento del 14,3%, o del pulpo, con un 34,5% más. Sin embargo, la producción de semiconservas de anchoa bajó un 2%, quedándose la subida conjunta de ambas variables en el +0,3%.

Pese al entorno "inestable y complejo" actual, marcado por la inflación, la bajada del consumo interno y la escasez de materias primas, el empleo también continúa su tendencia positiva, según Anfaco. Aunque a nivel nacional todavía solo están disponibles los datos de 2022, con más de 26.300 trabajadores de media en el sector; en Galicia, en 2023 había 11.200 empleados, superando los 12.000 en el tercer trimestre.

Alonso ha reivindicado, una vez más, que más del 65% de las trabajadoras son mujeres y que el sector cuenta con uno de los convenios colectivos con menos horas laborables al año, debido al "compromiso del tejido empresarial" con la salud, que se plasma, también, en la baja siniestralidad, según ha dicho. Así, Anfaco-Cecopesca, que celebra sus 120 años de existencia, ha revelado que esta "consolidación en la producción" se convertirá "en algo muy importante de cara a los próximos años".

Empleo y exportación

En lo que respecta al empleo, la industria no destruyó puestos de trabajo en 2023 y alcanzó en torno a las 26.300 personas, de las que el 65% son mujeres. En el caso de Galicia, la cifra también se incrementó ligeramente, hasta los 11.200 trabajadores.

En cuanto a las ventas en el exterior, EE UU se ha consolidado como el principal destino de las conservas fuera de la Unión Europea. Por contra, Reino Unido, a raíz del Brexit, sigue en caída libre.

"Las exportaciones no pueden fallar, porque si lo hacen no hay alternativa", ha apuntado Roberto Alonso

«Es prioritario un aumento del consumo en España y que todo ello se sustente en una industria y un mercado fuerte»

so en relación a la caída del consumo interno. Durante el encuentro, el secretario general también ha reivindicado una vez más la bajada del IVA para el pescado poniendo como ejemplo a Portugal, donde la rebaja en ciertos productos produjo un incremento en el consumo de los mismos.

La conserva, como el resto de la industria alimentaria, vivió un boom en la pandemia de COVID, incrementando sus ventas de forma considerable. Sin embargo, a medida que aquella época fue quedando atrás, las cifras han bajado y a menudo los sectores relacionados tienen a comparar sus resultados actuales con los que marcaban en 2019, antes de la crisis sanitaria. Aunque en la pesca, los números tienden a alterarse un poco más por un factor que no se da tanto en otras áreas: la brutal caída del consumo interno. Por ello, el sector conservero se fija cada vez más en los

La industria no destruyó empleo y alcanzó las 26.300 personas, de las que 11.200 trabajaban en plantas gallegas

mercados exteriores, aumentando las exportaciones para ayudar a sostener las ventas. "No hay alternativa, no puede fallar", reconoció el secretario general de la patronal Anfaco-Cecopesca, Roberto Alonso. Solo de esta forma, concretó ayer durante la presentación del balance de 2023, las empresas han podido llegar a una "consolidación".

No obstante, desde Anfaco ven "vital" el apoyo de las administraciones y la puesta en marcha de medias que favorezcan el consumo y la actividad industrial. "Es necesario certidumbre y colaboración público-privada para lograr nuestros objetivos, tanto como sector, como país", ha indicado Alonso.

Él ha puesto el foco en la importancia de conseguir un aumento del consumo de pescado en España, tanto por la salud del sector, como por la salud de la población en general. Según sus palabras, es necesario que la industria pesquera sea fuerte y que esta fortaleza se sustente en el mercado español.

Tras destacar que las exportaciones de conservas de pescados y mariscos cada vez cogen más importancia, ya que el sector está constantemente buscando abrirse a nuevos mercados, ha vuelto a decir que el mercado español tiene que coger fuerza, ya que cada vez hay más competidores que venden sus productos en Europa.

El valor alcanzado por los enlatados de atún, sardinilla y otros productos, que debido a la inflación escaló un 7,8%, hasta los 1.880 millones de euros. "El sector resiste respecto a antes de la pandemia pese a todas las turbulencias", sostuvo Alonso, "en un momento de caída del consumo interno".

La industria auxiliar naval en graves dificultades

Pese al buen momento en la construcción de buques, el naval gallego atraviesa importantes dificultades. Maritime Steel y Herlayca están en concurso de acreedores y CC. OO. denuncia que Mecadis no abona las nóminas. «Nos vamos a la liquidación», sostiene Soling.



El sector de la industria naval presenta nuevos ceses.

El naval del sur de Galicia ha padecido auténticas crisis que han modificado su fisonomía. En el 2023, el sector recuperó cierta estabilidad y todo apuntaba a que conviviría con ella en el 2024. Pero un reguero de concursos de acreedores e impagos presionan ahora a la red auxiliar, clave para la supervivencia de la industria de la construcción de barcos y la metalúrgica en general. El sindicato Comisiones Obreras cifra en unos 200 los trabajadores afectados por esta situación.

Maritime Steel es una auxiliar con un background de más de cien proyectos y que participa en el sector naval ofreciendo servicios vinculados a la construcción, la transformación y la reparación, además de tener experiencia en el ámbito offshore. Su huella está en el atunero Pacific Star, en el buque Regina o en el Suar Vigo. El pasado noviembre, esta empresa, cuyo domicilio figura en Moaña, solicitó el concurso de acreedores, tras sufrir dificultades para abonar las nóminas de octubre. Hace solo cuatro días, el 5 de febrero, se hizo oficial en el Boletín Oficial del Registro Mercantil su entrada en proceso de liquidación.

Concursos de acreedores e impagos presionan a la red auxiliar de la construcción de barcos y metalurgia

Maritime Steel agrupaba a unos 30 trabajadores hasta el año pasado, cuando tenía en vigor contratos con astilleros de la ría de Vigo y Marín. A la hora de acogerse a la ley concursal solo empleaba a una quincena de personas «porque fueron abandonando a medida que se percataron de los impagos de las nóminas», explica Alberto López, de Comisiones Obreras, a quien le sorprende el viraje de esta auxiliar «que ni siquiera tenía que hacer frente al pago de instalaciones». Según figura en su página web, la empresa ha trabajado para Cardama, Nodosa, Metalships, Ibercisa o Tenerife Shipyard. Cerró el 2022 con unas ventas que rozaban los 700.000 euros, pero con pérdidas. Comisiones Obreras tiene constancia de que la administración concursal también aceptó

el concurso de acreedores de Herlayca. En este caso, hay otra quince- na de trabajadores afectados con dos mensualidades pendientes de cobro, si bien la plantilla ha transmitido al sindicato que las demoras en las nó- minas comenzaron hace ya meses. Es- pecializada en la forja, estampación y embutición de metales, fue fundada en el 1993 y en el 2022 logró una fac- turación de 1,3 millones de euros, ade- más de beneficios. Los sindicatos tam- bién están pendientes de la evolución de Mecadis, en cuyo caso, según estas fue- tes, lleva desde el verano retrasando el pago de nóminas.. La división de In- dustria de este sindicato considera que el tejido empresarial ha empleado la infla- ción como excusa y ha obtenido benefi- cios mientras «el naval atraviesa un pe- ríodo de normalidad», apunta Alberto López. Otra situación controvertida en el sector es la que viven los 70 empleados de la auxiliar Soling, especializada en sis- temas de electricidad a bordo. Fuentes de la empresa explican que la empresa fue vendida el pasado 8 de enero y «a los em- pleados no nos dijeron nada hasta el 2 de febrero». Ese día, irrumpió en las insta- laciones Yakov Villasmil, un empresario de origen venezolano «con negocios en Miami y que ha venido únicamente para liquidar la empresa», sostiene

Todos los astilleros expectantes por las licitaciones de nuevos oceanográficos

La investigación requiere renovar sus flotas. Muchos de los barcos de los institutos se encuentran en un estado antiguo con lo que se ha hecho necesario por parte de los Estados encargarse de nuevas embarcaciones. Para ello, muchos astilleros tratan de adjudicarse alguno de los 50 oceanográficos solo en la UE que saldrán a licitación para su renovación.

European Marine Board, donde participan el IEO y Cetmar, de Galicia, estima que la mitad de los barcos oceanográficos actuales han de reemplazarse a corto y medio plazo. La EMB, un foro de máximo nivel a nivel europeo para la investigación oceánica en la que participan el Instituto Español de Oceanografía (IEO) o el Cetmar. Comparte el criterio de expertos en ingeniería de que, alrededor de los 30 años, una embarcación de estas características ha alcanzado el umbral de obsolescencia científica o técnica. De hecho, astilleros como Armón y Freire, con siete en cartera con los que más probabilidades tienen de adjudicarse nuevos proyectos, dada su excelente posición. Si partimos que el barómetro de la edad de los barcos, aproximadamente la mitad de la flota oceanográfica ya ha alcanzado la vida media recomendada para el reemplazo o está a punto de hacerlo, las necesidades de construcción son evidentes.

Un ejemplo es el Dana IV, a día de hoy, el mayor buque



Nuevos oceanográficos están siendo encargados a astilleros españoles.

de investigación oceanográfica de Dinamarca. Adscrito a la Danmarks Tekniske Universitet (DTU), roza los 80 metros de eslora y 15 metros de manga, con capacidad para 38 científicos y tripulantes. Fue construido por el desaparecido astillero local Aarhus Flydedok – cerrando en 2003 tras declararse en bancarota –, entregado en el ya lejano 1981. Aunque su reemplazo está en camino: el consorcio Dansk Dana Konsortium (formado por las oficinas técnicas Knud E. Hansen y Odense Maritime Technology) ya ha realizado el diseño y la consultora de ingeniería OSK-Shiptech se encargará de gestionar su ejecución. El nuevo barco se llamará Dana V, utilizará un sistema de propulsión híbrido de biodiésel y baterías

y la licitación para elegir astillero se lanzará a mediados de año, como confirman desde la ciudad de Kongens Lyngby. Es una clara opción de negocio para los astilleros gallegos. Singularmente, para dos de ellos: Grupo Armón (Armón Vigo y Astilleros Ría de Vigo) y Construcciones Navales Paulino Freire (Freire Shipyard). Pero en absoluto es la única, porque la mitad de los 99 barcos científicos solo de Europa deberán ser reemplazados a corto y medio plazo, según ha apunta la ingeniera naval y directora científica de la European Marine Board (EMB), Paula Kellett. Aunque no siempre se opta por unidades de nueva construcción y es habitual la ejecu-



Mare Nigrum



Dana V

ción de proyectos de refitting (reforma integral), como al que fue sometido el Aranda de Finlandia. Lo gestiona el Suomen Ympäristökeskus (SYKE, instituto finlandés de medio ambiente). El Aranda, con 66,3 metros de eslora por 13,8 metros de manga, fue construido en 1989 por Wärtsilä en Helsinki. En 2017 subió a las gradas de Rauma Marine Constructions, donde fue sometido a un alargamiento de siete metros y a la mejora de todo el laboratorio. En 2030, eso sí, el gobierno nórdico empezará a preparar su jubilación.

También optó por una reforma a fondo el Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), porque su oceanográfico Mário Ruivo es una embarcación del año 1986. Se construyó para la Royal Navy británica y fue adquirido por Lisboa gracias al programa de subvenciones EEA Grants (Islandia, Liechtenstein y Noruega); en 2020 recibió equipamiento científico nuevo y es, con más de 75 metros de eslora, la referencia en investigación marina de Portugal. Del que no se conocen planes de renovación o reforma es del Mare Nigrum, adscrito al Institutul National de Cercetare-Dezvol-



El Aranda

tare pentru Geologie și Geoecologie Marina (GeoEcoMare) de Rumanía. Construido en 1971 como un arrastrero congelador para la armadora también rumana Intreprinderea de Pescuit Oceanic, fue modificado a principios de este siglo en el astillero local Mangalia (ahora de Grupo Damen). Tiene 82 metros de eslora por 13,6 metros de manga, con capacidad máxima para 50 personas a bordo; ha realizado más de

2.400 expediciones en el Mar Negro, con misiones científicas en aguas nacionales de Bulgaria, Ucrania, Georgia o Turquía.

Cabe recordar que Freire se adjudicó, el pasado año, el proyecto del instituto nacional francés de ciencias oceánicas Ifremer, para la construcción de un nuevo buque destinado a la flota oceanográfica francesa, operada por el Ifremer en beneficio de la comunidad



científica francesa. Este contrato representaba la culminación de la licitación pública para la construcción de un buque de investigación offshore (Navire Semi-Hauturier o "NSH" según la nomenclatura de la licitación publicada por el IFREMER). El Ifremer analizó y clasificó las ofertas de reputados astilleros internacionales y seleccionó la de Freire como la mejor oferta según criterios ponderados de precio y técnica.

Los ejemplos

Los ejemplos de barcos sometidos a renovación son:

Mare Nigrum, antiguo arrastrero

Construido en 1971 en Alemania para una armadora rumana, fue reformado e inició su andadura como oceanográfico en el año 2002.

Dana V, licitación a la vista

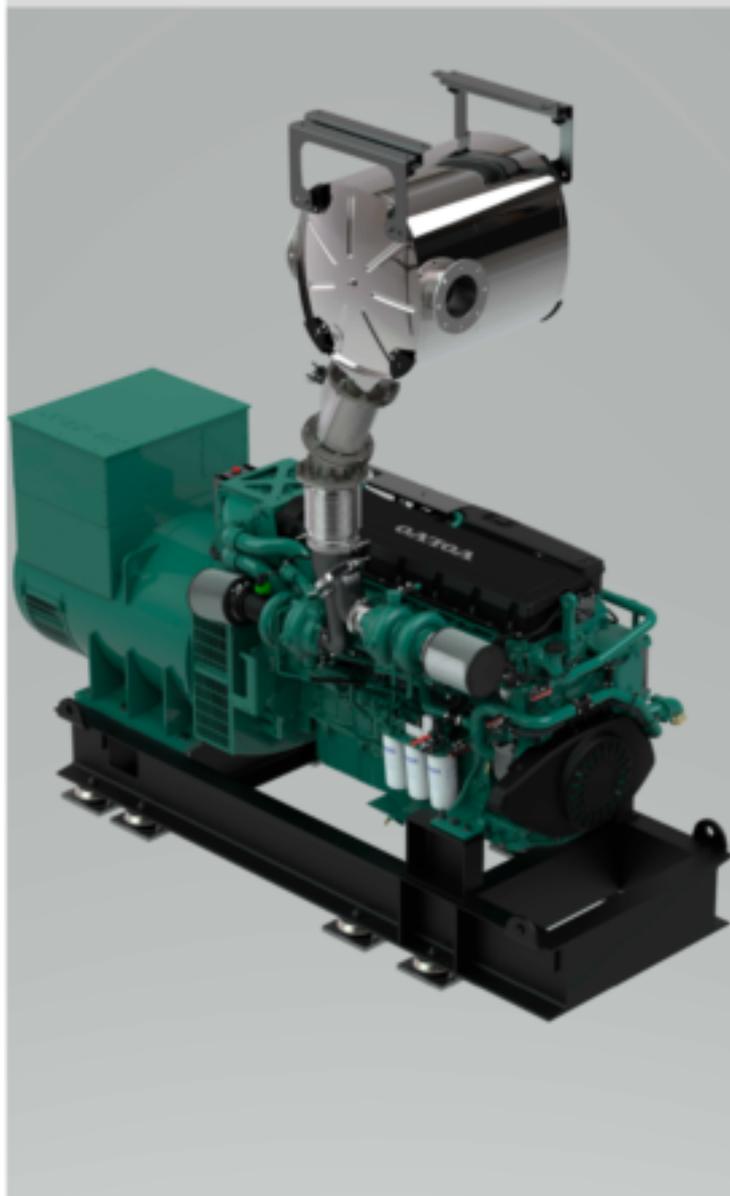
Ya hay diseño (70 metros de eslora, 16 de manga) pero falta el astillero. Deberá entregarse en diciembre de 2026. Danés.

El Aranda, vida alargada

Construido en 1989 por Wärtsilä, su reforma (en 2017-2018) ha alargado su vida útil hasta el año 2030. Es finlandés.

Volvo Penta D16: Compact, fuel efficient and flexible

HEAVY DUTY IMO III VERSATILITY



**100 YEARS'
EXPERIENCE
PACKAGED**

As part of the Volvo Group, one of the world's largest manufacturers of diesel engines, Volvo Penta offers proven, reliable engines with the latest electronic control as well as a global service network.

A seamless, complete power package. A perfect base for a multiple engine application, a diesel electric installation or a hybrid solution—heavy duty propulsion is rapidly transforming towards flexible and fuel efficient drive systems.

Add extended coverage beyond limited warranties and enjoy productivity, trouble-free operation and peace of mind.

www.volvopenta.com/commercial

V O L V O P E N T A

El astillero Freire Shipyard solicita ampliar sus instalaciones

El astillero Freire Shipyard ha comunicado a la Autoridad Portuaria de Vigo su intención de ampliar las instalaciones que tiene en la avenida de Beiramar. Ahí concentra el grueso de su actividad, entre los números 8 y 18. La empresa naval solicita una nueva concesión para ocupar aproximadamente 1.686 metros cuadrados de lámina de agua anexa a los terrenos que utiliza, según un documento publicado en el Boletín Oficial de Pontevedra.



El astillero vigués Freire ya ha colocado un mástil después de los trabajos en

La dirección del Puerto de Vigo señala en el escrito que Freire quiere extender su influencia en Beiramar para el amarre de pontonas flotantes. La solicitud se expondría ahora durante veinte días hábiles para la presentación de posibles alegaciones.

El astillero vigués, que el año pasado se convirtió en el mayor privado de Galicia por volumen de facturación tras la extinción de Barreras, ya ocupa cerca de 50.000 metros cuadrados entre las naves de Bouzas y la de Astilleros y Varaderos en San Gregorio. Ambas instalaciones concentran la sede, oficinas técnicas, talleres de prefabricado, elaboración, aceros y mecánicos. Tiene ase-

gurada su permanencia en la ría de hasta el 2041. Además, hace cuatro años recibió el permiso para ocupar la antigua nave de Alfageme en Beiramar, que comparte con Cardama. Sin embargo, todavía no ha prosperado ningún proyecto en este último terreno, que sigue abandonado desde el cierre de la histórica conservera.

Para facilitar su crecimiento, Freire y Armón están extendiendo su presencia en Beiramar, epicentro de la construcción naval del sur de Galicia. En esta avenida viguesa, es el grupo asturiano el que ocupa más espacio —unos 130.000 metros cuadrados— gracias a la adquisición de la unidad productiva del extinto Hijos de J. Barreras. La apuesta de Ar-

El astillero vigués, el año pasado, se convirtió en el mayor privado de Galicia por volumen de facturación tras la extinción de Barreras

món por estas instalaciones también los ha convertido en el astillero con mayor tonelaje de buque admisible. Soporta hasta 1.400 toneladas y la longitud de sus rampas es de hasta 260 metros, según datos del Puerto de Vigo.

Crecimiento

El buen posicionamiento del astillero en los últimos años bien explica la solicitud que tramita Construcciones Navales Paulino Freire. Sus gradas han servido como escenario para construir embarcaciones icónicas como el megayate Renaissance —que ostenta el título de ser el más grande construido hasta la fecha en España— o para transformar el Falkor (Too) en un oceanográfico.



la cubierta y el casco del velero Xarifa 1927.

Ha pedido 1.686 metros de lámina de agua al Puerto para pontonas flotantes

co al servicio del centro de investigación norteamericano Schmidt Ocean Institute, que en los últimos días ha servido para descubrir un centenar de especies en la costa de Chile.

En estos momentos, el astillero construye un nuevo megayate — proyecto Incógnita— y ultima la puesta a punto del David Packard. Tamboién arrancaban con el pesquero para la corporación esquimal Qikiqtaaluk.

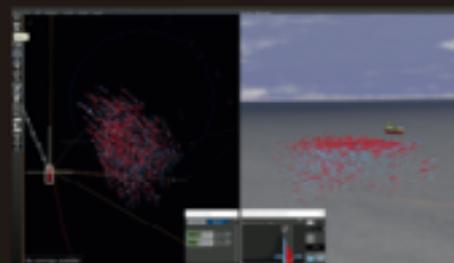
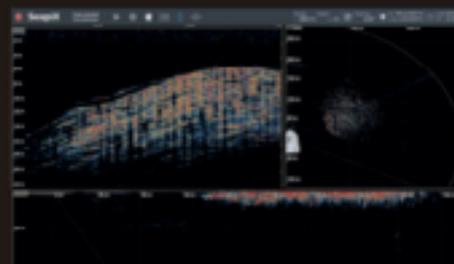
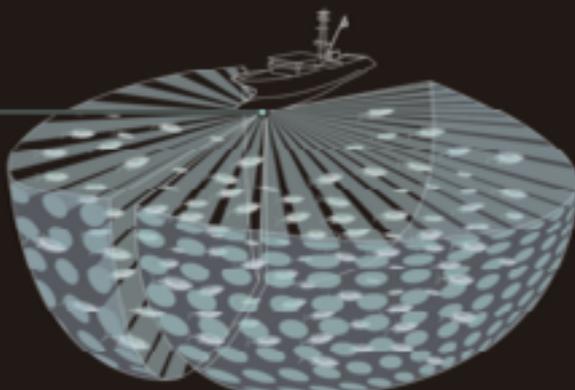
Freire Shipyard tiene hasta siete contratos firmados con una carga de trabajo equivalente a cerca de 100.000 toneladas de arqueo bruto compensado (compensated gross tonnage, CGT). La estrella de sus construcciones es el Saputi II,

un arrastrero pesquero congelador, capaz de mantener congelado el pescado una vez capturado hasta que el barco regrese a su puerto en Terranova. Medirá casi 80 metros de eslora y 17 de manga. Diseñado para múltiples especies, el buque podrá capturar en aguas árticas: camarón, fletán o lenguado como especies objetivo, así como camarones, rodaballos, entre otras especies. La empresa armadora Qikiqtaaluk Corp. ya explota un arrastrero pesquero, el Saputi. Freire Shipyard construirá un oceanográfico de 40,3 metros para el IEO francés (Ifremer). Operará en aguas costeras del Atlántico y tendrá capacidad para 12 tripulantes y 10 científicos.

Complete shoal detection

Real time volume control
240° x 90° instantaneous
full volume coverage
Tuna behaviour control as free
sheal and in the purse seine
Tuna shoal estimation

SeapiX
3D sonar
for Fisheries



Los buques militares, una auténtica 'mina' para la construcción naval

La intensa actividad comercial de Grupo Armón da frutos con una cadencia casi igual de enérgica. A los siete pedidos que tenía en cartera en Vigo, entre las instalaciones de la curva de San Gregorio y las que fueron de la extinta Hijos de J. Barreras, acaba de agregar otros dos.

Según ha confirmado, de forma oficial, la agencia sueca encargada de las compras de material para defensa (Försvarets materialverk, FMV): Armón Vigo construirá dos buques multipropósito para las Fuerzas Armadas del país (Försvarmakten) e irrumpirá así en el segmento militar, uno de los más activos en procesos de renovación de flota en todo el mundo.

Ambos barcos, de los que la FMV no ha ofrecido datos de envergadura o arqueado bruto (GT), deberán entrar en servicio para los años 2027 y 2028. El gobierno nórdico ha encomendado la dirección de este proyecto a Susanne Nordman; tampoco ha trascendido el importe económico del doble encargo.

El "HMS Furusund"

El contrato se enmarca dentro de una actuación mucho más amplia de la FMV para

“apoyar a las Fuerzas Armadas” en trabajos de logística marítima. Esta misma primavera recibirán cuatro remolcadores contratados con Damen Shipyards Hardinxveld, una filial del gigante holandés de construcción naval especializado en buques de porte medio y pequeño.

En el caso de las unidades encomendadas a Armón Vigo, “brindarán a la Armada una mejor capacidad para apoyar a otras unidades con recuperación de torpedos, logística y trabajo submarino, así como capacidad adicional de buceo”. Su incorporación permitirá dar la retirada a las embarcaciones HMS Pelikanen y HMS Furusund. El primero data del año 1963 en las gradas del antiguo Djupviks

A los siete pedidos que tenía Armón en las instalaciones de Barreras ahora añadirá otros dos más

Varv y está asignado a la Infantería de Marina y la unidad militar Ekipagekompaniet.

Se dedica principalmente a la recuperación de torpedos lanzados durante ejercicios prácticos. El segundo fue ensamblado por Åsiverken en 1983 y se ha especializado en trabajos submarinos. El diseño de los nuevos multipropósito corresponde a la oficina técnica Saltech Consultants, que asumió la dirección de proyecto para la construcción del oceanográfico también sueco Svea, contratado igualmente con Armón Vigo.

La remodelación o incorporación de buques de asistencia logística a actuaciones militares está reportando al naval europeo importantes volúmenes de trabajo. En el caso de España, eso sí, la estrate-



El sector militar es uno de los sectores que mayor número de unidades tiene para su renovación.

gia ha sido bien distinta –y más económica–, con la compra de buques que tenían otros usos para ser reacondicionados después.

En el año 2021 el Ejército de Tierra adquirió el ro-ro Galicia, construido Barreras en 2003 para Suardiáz. Fue sometido a un intenso proceso de reconversión y renovación técnica (retrofitting) en la terminal de Bouzas y repintado en el dique seco de Metalships & Docks. Se le rebautizó con el nombre de Ysabel.

Repetió proceso hace escasos meses con la adquisición del ro-ro Cadena 4, por el que pagó 20 millones de euros y que ahora luce en el casco el nombre El Camino Español. Para la incorporación de una embarcación multipropósito offshore recurrió de igual modo al mercado de segunda



El Grupo Armón se encuentra en intensa actividad también con buques militares.

mano: aquí se hizo con el Ocean Osprey, ahora Carnota “en homenaje –apuntó el Ministerio de Defensa– a sus vecinos y parroquias de Lira y Lariño, por sus actuaciones de au-

xilio y salvamento de la dotación de la fragata rápida Ariete tras su naufragio en la Costa da Morte en 1966”.



La Armada concluye el adiestramiento de la Marina Real Saudí

La Armada ha concluido el adiestramiento de la quinta y última dotación de la Marina Real Saudí tras 23 meses de apoyo de la flota española al Programa Naval Saudí, que incluía la construcción de cinco corbetas por parte de Navantia en los astilleros gaditanos. Así, tras unos días de mantenimiento en los astilleros de Navantia en Puerto Real y de alistamiento en la Base Naval de Rota (Cádiz), la corbeta 'Hail' partirá hacia Arabia Saudí en los próximos días, tras haber finalizado su periodo de adiestramiento en España el pasado 23 de febrero, ha señalado la Armada en una nota

De esta manera, se completan estos 23 meses de apoyo de la Armada a este programa, que comenzó con la entrega de la primera corbeta a la Marina Real Saudí en abril de 2022. El Programa Naval Saudí -'Al-Sarawat Project' para la Marina Real Saudí- ha consistido en la construcción de cinco corbetas en los astilleros gaditanos, tres de ellas completamente en España

y la cuarta y quinta finalizadas en Arabia Saudí. A petición de la Marina Saudí y de Navantia, la Armada se comprometió a apoyar este programa en áreas como la inspección de la construcción, formación y el adiestramiento de las dotaciones en tierra y a flote. Han sido seis años de apoyo en los que la Armada ha puesto a disposición del programa para la formación de las dotaciones saudíes la Escuela de Especialidades Antonio Escaño, la Escuela de Especialidades de La Graña y la Escuela de Dotaciones Aeronavales. Además, la Jefatura de Apoyo Logístico, a través de la Jefatura de ingeniería, construcciones y obras del Arsenal de Cádiz, prestó apoyo en la inspección, apoyo técnico y seguimiento del programa. En lo que respecta a la flota española, ha colaborado con 155 días de mar en 195 colaboraciones de distintos barcos, así como 110 salidas de aeronaves que han supuesto 250 horas de vuelo...

El 'Heroínas de Sálvora', de Zamakona, ha sustituido al 'Puente Salinas' que sigue sin encontrar comprador

Astilleros Zamakona ultima la entrega del "Heroínas de Sálvora" (IMO 9960112), pero el 'Puente Salinas' al que sustituye sigue sin comprador. El primero fue puesto a flote el 15 de junio de 2023, en una maniobra controlada sobre el carro y el varadero y de proa. Tuvieron que transcurrir quince meses desde la puesta de quilla del nuevo buque, en marzo de 2022, y después el barco de Salvamento Marítimo pasará a trabajar en su puerto base, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

El contrato se adjudicó en 52,5 millones de euros y se trata de un buque que figura en el Plan Nacional de Salvamento 2021-2024, aprobado en diciembre de 2021 y tiene entre sus objetivos más importantes la modernización de los medios, con el objetivo de ofrecer un servicio de máxima eficiencia.

De 4.278 toneladas brutas y 2.800 toneladas de peso muerto, mide 82,35 m de eslora y 18 m de manga. Alojar a 16 tripulantes más otros 26 de operaciones especiales.

Desde que lo sustituyó el flamante Heroínas de Sálvora, el veterano remolcador Punta Salinas permanece atracado en un muelle de Santa Cruz de Tenerife. Allí, cuando va camino de los 42 años, este ve-



Buque de salvamento 'Heroínas de Sálvora'

terano del rescate de personas en el mar no tiene quien lo quiera. Al menos no por el millón de euros que pide por él la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar). Ni un céntimo le ha bajado el precio en la segunda subasta pública que convoca desde finales de enero. 🌊

Murueta bendice su último carguero, el 'Arteaga NM'

Astilleros de Murueta ha bendecido su último buque en construcción; el carguero 'Arteaga NM', propiedad del armador MAAS. El nuevo buque, amadrinado por Machus Arteta, dispone de una propulsión diésel eléctrica, que le permitirá utilizar la potencia que necesita en cada momento y optimizar el consumo durante todas sus travesías.

El barco de última generación entrará a formar parte del pool MAAS (Murueta Atlántico Alcudia Shipping), con sede en Bilbao, que dispone de 13 buques de transporte de todo tipo de carga seca, graneles y grandes proyectos por todo Europa, Norte de África y Mar Negro. De hecho, el 'Arteaga NM' es la cuarta unidad de características similares que Astilleros Murueta diseña y construye para el mismo armador, tras el 'Mundaka NM', el 'Katuxa NM' y el 'Gernika NM'.

El carguero, que se entregará en junio de este año y supone la construcción número 331 del astillero, cuenta con una eslora de 103,40 metros y una manga de 15,60 metros. Con una capacidad de carga 6.000 toneladas, su tripulación estará compuesta por once personas. 🌊



Momento de la bendición del carguero Arteaga

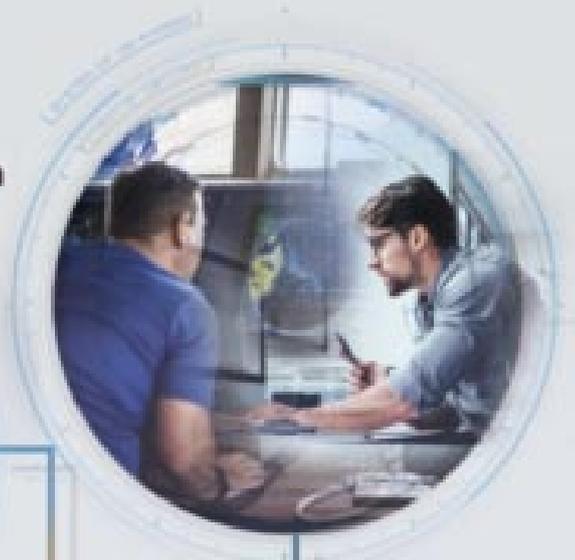
NAUTICAL

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

www.nautical.es
comunicaciones@nautical.es // +34 916 549 411



**& GRUPO
ARBULU**

Nodosa avanza con la construcción del Prion



Imagen que refleja la construcción de Prion, en Nodosa.

El Prion toma forma ya en Nodosa para futuras campañas pesqueras en el Atlántico Sur. El buque, en construcción, tiene 85 metros de eslora y es una de las unidades más grandes de la renovación de la flota del caladero sudamericano. El barco, con catorce metros de manga, destaca por ser uno de pesqueros más grandes de la renovación de la flota española en el Atlántico Sur que se está llevando a cabo en los últimos años.

Este buque fue encargado a la empresa marinense por Petrel Fishing Company Ltd., que está participada por el Grupo Pescapuerta. Este barco es el número 305 de los construidos en este astillero, ubicado en el puerto de Marín frente a Cantodarea. Fue diseñado y desarrollado íntegramente en Nodosa, según apuntaron fuentes de la empresa, en coordinación con el equipo técnico del armador. Según manifestaron desde Nodosa, en la grada se han colocado ya la quilla y varios bloques de gran tamaño del casco para este arrastrero. También Nodosa subraya que en el diseño del Prion se han tenido en cuenta importantes cuestiones por las que la casa armadora tiene especial preocupación. Son soluciones técnicas que ya han sido probadas y testadas en el Falcon, otro buque congelador entregado por Nodosa al mismo armador hace ahora año y medio. Estas pruebas dieron resultados excelentes en sus campañas de pesca en el Atlántico Sur.

Se trata de «mejoras orientadas al respeto al medio ambiente, a la seguridad, comodidad y descansos de la tripulación a bordo, así como a la calidad del producto final»

Tanto el motor principal como los auxiliares del Prion, resaltan desde el astillero marinense «cumplen con la exigente normativa del caladero en cuanto a control de emisiones». Además, «han sido diseñados para trabajar en los mejores regímenes en cada momento, asegurando así menores emisiones contaminantes y un mayor ahorro en el consumo de combustible». En este sentido, enfatizan desde el astillero que «al fin y al cabo la eficiencia energética es eficiencia medioambiental».

Para el refrigerante del Prion se ha escogido el empleo de amoníaco, porque es un producto «más amigable con el entorno, pues existe de por sí en la naturaleza» y porque, además, implica una mayor capacidad frigorífica que otros. Asimismo, se optó por el diseño con una proa invertida, porque garantizar «mayor eficiencia en la navegación y en el trabajo». Entre otras cuestiones, Nodosa también destaca la elección de patentes de silicona para el casco, un tanque para desperdicios biodegradables durante las maniobras de izado y largado del aparejo, un incinerador para evitar tirar basura al mar y pajareras para protección de las aves marinas. 



El 'Hadassa Bay' se ha construido en Vigo por encargo de South Atlantic Squid, sociedad de Copemar y Beauchene Fishing.

Armón lleva a cabo la botadura del Hadassa Bay para la pesca de calamar en Malvinas

Astilleros Ría de Vigo, del Grupo Armón en Vigo, ha realizado la botadura de la construcción número CR01 de la histórica factoría heredera de Astilleros Barreiras, que corresponde al buque pesquero congelador "Hadassa Bay", construido por encargo de South Atlantic Squid, sociedad formada por Copemar y Beauchene Fishing. Tras el periodo de armamento a flote y pruebas de mar, está prevista su entrega para finales de año y faenará en los caladeros de Malvinas.

Se trata de un buque notable en su categoría. De 2.493 toneladas brutas, mide 75 m de eslora y 15 m de manga, estará equipado con las úl-

timas tecnologías en equipamiento pesquero, navegación, seguridad, confort para la tripulación y ecoeficiencia. Tendrá propulsión híbrida para la reducción del consumo de combustible y emisiones contaminantes y abanderará a una nueva generación de buques que habrá de afianzar la posición de liderazgo de la industria pesquera española, en un entorno cada vez más competitivo.

La botadura del Hadassa Bay es significativa por su incorporación a la flota como sustituto del Baffin Bay, construido por la extinta Factorías Vulcano y que se hundió en la terminal de Bouzas tras sufrir un voraz incendio mientras se realizaban labores de mantenimiento. Su imagen escorado y medio sumergido en la zona de reparaciones era realmente llamativa. Así pasó seis meses hasta que los cuerpos de seguridad lo acabaron reflotando.

El pesquero era toda una promesa para la flota de Malvinas que acabó desguazándose en el norte de África.

La nueva embarcación para South Atlantic Squid, especializada en la captura de calamar, es un reflejo del buen comportamiento que mantiene el astillero en apenas dos años de existencia. Las gradas de la antigua Barreras evidencian que hay carga de trabajo. Cientos de operarios de la industria auxiliar acuden cada día a las instalaciones para dar salida a los pedidos. El grupo asturiano calcula que los contratos actuales garantizan trabajo en Beiramar al menos hasta el año 2025. La situación marca la recuperación de una parte del sector tras los peores presagios por la caída de Barreras.

Recientemente, Armón organizó la botadura del Borunn Bordardottir, la joya para la oceanografía de Islandia. Presupuestado en 33,5 millones de euros, el grupo asturiano apostó por Vigo para construir un buque de investigación de 70 metros de eslora conceptualizado para sustituir al Bjarni Sæmundsson. Al mismo tiempo, Armón ha sido seleccionado por la Ministerio de Defensa de Suecia para la construcción de dos embarcaciones multipropósito. Darán apoyo a otras unidades, con tareas logísticas y trabajos submarinos.

Un detalle a destacar del pesquero que acaba de tocar el agua, el Hadassa Bay, es su matrícula de Vigo, un reflejo del afán de la industria pesquera gallega para mantener su competitividad dentro del difícil mercado internacional.

La actividad se centra, además, de la joint venture malvina de Copemar, oceanográficos para Países Bajos (Royal Netherlands Institute for Sea Research, Nioz, que se llamará Anna Weber-van Bosse), Governo Regional dos Açores, Nueva Zelanda (NIWA), Islandia (Þórunn Þórðardóttir), el IEO español (Odón de Buen) y una patrullera para la Guardia Civil completan su extensa nómina de pedidos. 

La embarcación es un ejemplo del afán de la industria pesquera gallega para mantener su competitividad dentro del difícil mercado internacional



Estas construcciones garantizan trabajo al astillero hasta el 2025.



Las gradas de la antigua Barreras evidencian que hay carga de trabajo.



Tiene propulsión híbrida para la reducción del consumo de combustible y emisiones contaminantes

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

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

Galicia Sur
Barrio San Andrés Pontellas, 20
36412 Porrillo (Pontevedra)

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

T. +34 986 124 163-+34 986 169 941
www.protecnavi.es
comercial@protecnavi.es

El Foro Marítimo presenta los resultados de sus proyectos Hyshore y H2Ocean

El Foro Marítimo Vasco (FMV) ha celebrado una jornada de presentación de resultados de los proyectos estratégicos Hyshore y H2Ocean centrados en la nueva generación de buques sostenibles y la descarbonización en el sector marítimo. El evento tuvo lugar en Itsasmuseum Bilbao y contó con nueve intervenciones técnicas, prologadas por Amaia Martínez, responsable de Tecnología de SPRI que es parte del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, financiador de ambos proyectos, según informa Canal Marítimo y Logístico.

Descarbonización e hidrógeno

El proyecto Hyshore, que se ha centrado en la búsqueda de soluciones tecnológicas y en la optimización de costes de construcción y operación de infraestructuras eólicas flotantes con transporte de hidrógeno a tierra. Como objetivo principal está la descarbonización del sector marítimo, buscando alternativas energéticas a los combustibles fósiles y situando a la industria vasca en una posición de liderazgo que permita generar riqueza y empleo en los ámbitos naval, renovable offshore, Oil&Gas, y en la nueva industria del hidrógeno.

Hyshore se enfoca en el campo del hidrógeno y de su generación "verde" mediante energía renovable eólica offshore, abordando diferentes retos tecnológicos a los que se enfrenta la industria relacionados con la producción, el transporte y la logística de este hidrógeno generado



El Foro Marítimo Vasco ha celebrado la reunión de su Junta Directiva y Consejo Asesor, en Bilbao.

en los parques eólicos. Estos retos tecnológicos se basan, por una parte, en conseguir aumentar la competitividad de este tipo de instalaciones, que se ven altamente influenciadas por el alto coste de construcción, operación y mantenimiento por el hecho de estar ubicadas lejos de la costa.

Por otra parte, se han de garantizar la disponibilidad de estas instalaciones debido a las condiciones extremas a las que se ven sometidas, tanto climáticas del entorno en lo que se refiere a corrosión y presiones, como las debidas a la operación con hidrógeno.

Frente a estos retos, dentro del proyecto Hyshore se han desarrollado nuevos servicios y procesos, como herramientas para el estudio de la viabilidad y optimización del coste de producción de hidrógeno; servi-

cios avanzados a través del desarrollo de un gemelo digital para la operación y mantenimiento; nuevos materiales más resistentes frente al hidrógeno y condiciones submarinas; nuevos recubrimientos barrera ante la corrosión de hidrógeno; nuevos sistemas de fabricación; conceptualización de buques; y operaciones para transporte de hidrógeno mediante buques entre otros.

Nueva generación de buques sostenibles

Por su parte, el proyecto H2Ocean, centrado en la nueva generación de buques sostenibles ha tenido como objetivo principal la investigación en tecnologías menos maduras que permitan posicionar a las industrias del País Vasco en un lugar de referencia a nivel nacional e internacional en relación al buque sostenible del futuro, apoyado fundamentalmente en la tecnología de hidrógeno.

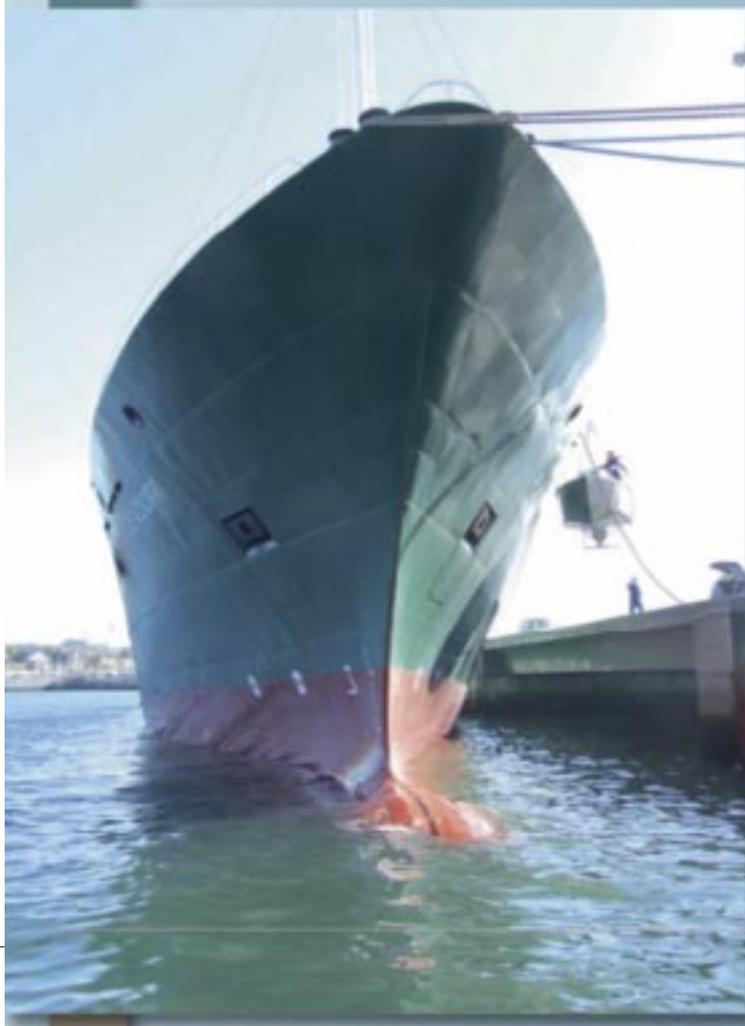


SAJA-INDYNA, S. A.



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

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



TECNISAJA, S.L.

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

Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitaciones

Descarbonización: Aplicaciones de la bomba de calor para la producción de vapor

Caso práctico. Factoría para cocido de langostinos

El proyecto SPIRIT tiene como objetivo demostrar la viabilidad de bombas de calor industriales en procesos que requieren calor por encima de 135 °C.

La planta de Stella Polaris AS, en Noruega incorporará a lo largo de este mes de abril, una bomba de calor en cascada

MAYEKAWA-MYCOM, capaz de recuperar el calor residual de condensación de la instalación frigorífica para producir vapor por encima de 140 °C, que se utilizará para el procesamiento de langostino.

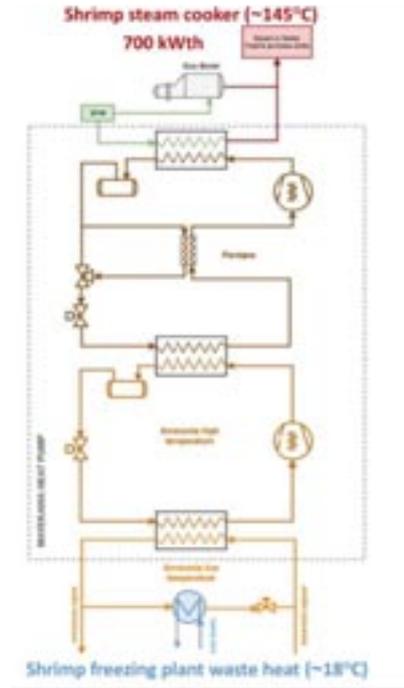
Proceso actual:

- Planta de congelación de langostino: actualmente el proceso de condensación se hace con agua de mar. El calor de condensación de la planta de congelación consistente en un sistema de amoníaco inundando de una etapa, será la

fuente de calor de la bomba de calor en cascada.

- Red de vapor para cocedero de langostinos para una producción anual de 15.000 toneladas/año: actualmente el vapor se produce con una caldera de propano.

Diseño y rendimiento de la bomba de calor.



La bomba de calor en cascada está diseñada para recuperar el calor de condensación a +30C/+35C que se produce durante el funcionamiento de la instalación de frío, en dos etapas, una primera etapa utilizando amoníaco y una segunda etapa utilizando pentano

• Ciclo del amoníaco:

Recuperación en primera etapa del calor de condensación de la planta de frío hasta una temperatura intermedia de aprox. 80 °C. Componentes: compresor de pistón MYCOM y evaporador inundado.



Desalinizadora.

- Ciclo del pentano: segunda etapa para incremento de la temperatura intermedia a las condiciones de vapor. Componentes: intercambiador de calor interno para sobrecalentar los gases de succión al compresor de tornillo MYCOM, y el condensador es un intercambiador de calor de carcasa y placas donde el pentano se condensa en el lado de la placa y se genera vapor en el lado de la carcasa.

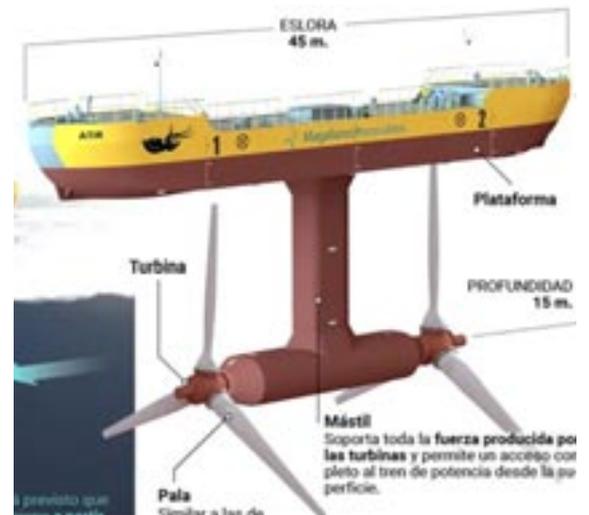
- El coeficiente de rendimiento esperado (COP) de la bomba de calor es de 1,8 y 2,5 para calor y calor/refrigeraciones combinadas, respectivamente. El ahorro esperado de energía primaria con la bomba de calor será de 1157 Mwh/año y se reducirían las emisiones de CO2 con el uso de esta bomba de calor industrial en aproximadamente 621 ton/año, respectivamente. 🌊

	Cascada completa amoníaco/pentano	Bomba de calor amoníaco	Bomba de calor pentano
COP combinado frío/calor	2.53	6.04	3.92
COP calor	1.78	3.52	2.48
COP frío	0.75	2.52	1.45

El primer parque de energía maremotriz del mundo ha sido fabricado por Magallanes

El primer parque flotante de energía maremotriz del mundo ha sido fabricado por la empresa Magallanes Renovables que ha conseguido en Reino Unido la tarifa energética en la subasta para esta energía. Esta energía renovable impulsada por el ascenso y descenso natural de las mareas y corrientes de los océanos hace que estas masas de agua pasen por canales o entre islas, el agua se acelera y se forman corrientes mareales. Luego, con una especie de palas similares a las de los molinos de viento, esa energía se transforma en electricidad.

La plataforma es una estructura flotante con un mástil submarino que acaba en dos turbinas con capacidad mareomotriz. Parte del desarrollo de su plataforma ATIR, presentada en 2019, que tiene 45 metros de eslora y 15 de profundidad. La empresa inició las pruebas en las costas de Gran Bretaña y ha conseguido con éxito generar electricidad vertida a través de una conexión a la red eléctrica de Escocia.



NIVEL SUPERIOR DE ALCANCE Y RENDIMIENTO

Modelo FSV-25 MARK-2

- ✓ Alcance de detección ampliado para identificar bancos de peces a grandes distancias.
- ✓ Función de estabilización para un rendimiento constante.
- ✓ Exportación de los datos de ecos al Software TZ Professional.
- ✓ Visualización 3D con 3D Sonar Visualizer™ F3D-5 (aplicación opcional).

furuno.es

FURUNO

Wärtsilä recibe un número creciente de demandas judiciales en Rusia

Al menos cinco astilleros han presentado demandas ante los tribunales rusos contra el líder finlandés en motores y sistemas de propulsión por denegación de suministro. Es poco probable que estas demandas, por valor de más de 11 millones de euros, prosperen, dado que Wärtsilä está aplicando sanciones internacionales y que todos estos astilleros rusos pertenecen al grupo naval estatal USC, que a su vez está sujeto a sanciones.

En total son 11.277 millones de euros es el importe de las demandas ya conocidas en Rusia contra Wärtsilä tras la aceptación por los tribunales locales de los recursos presentados por los astilleros Admiralty, Baltisk y Severnaya, todos ellos situados en la región de San Petersburgo.

Y la suma podría engrosarse aún más con el examen todavía en curso de otras demandas presentadas por el astillero Krasnoye Sormovo de Nijni Novgorod y el astillero Yantar del exclave de Kaliningrado, esta última dirigida más concretamente contra el astillero Krasnoye Sormovo de Nizhny Novgorod.

La finlandesa Wartsila, uno de los principales fabricantes de motores navales, suspendió hace dos años sus negocios con Rusia, incluida la formación de equipos, en defensa de los derechos humanos mientras que su competidora alemana MAN Energy Solutions revisó sus contratos, lo que añade más presión comercial a Moscú.

Los efectos de la guerra

El sector marítimo ruso ha tenido que lidiar con la reducción de otros servicios, como la certificación de buques por parte de los principales proveedores extranjeros —vital para acceder a los puertos y contratar seguros—, la retirada de las compañías navieras y las sanciones occidentales impuestas a su principal transportista marítimo, Sovcomflot, tras la invasión de Ucrania por parte de Moscú.

En los informes financieros, Wärtsilä retiró de la cartera de pedidos proyectos relacionados con Rusia por un importe aproximado de 240 millones de euros, el primer año del cierre de contactos.

La empresa de motores estudió las operaciones comerciales en Rusia en todas las unidades de negocio. La oficina de Wärtsilä Digital Technologies en San Petersburgo fue cerrada. «Hemos creado nuevas capacidades de I+D fuera de Rusia para garantizar el cumplimiento ininterrumpido



Los efectos de la guerra repercuten sobre las empresas que trabajaban con Rusia.

de los compromisos con los clientes. También hemos firmado acuerdos para vender el negocio de Transas Navigator y Wärtsilä Vostok LLC a la dirección local de las empresas. Wärtsilä no presta ni suministra servicios ni piezas a estas empresas», comentaron desde la firma.

Sus principales actividades en Rusia están relacionadas con el negocio naval (nuevas construcciones y servicios). Sus actividades en Energía fueron limitadas (una pequeña parte de actividades de servicios).

La empresa finlandesa reflexionó sobre los diferentes escenarios para su negocio relacionado con Rusia y cómo les afectan las sanciones. La depreciación de 200 millones de euros incluía aproximadamente 75 millones de euros de deterioro del fondo de comercio y activos intangibles relacionados con Voyage, aproximadamente 50 millones de euros de deterioro relacionados con activos en Rusia y aproximadamente 75 millones de euros de depreciaciones relacionadas con proyectos sancionados y cuentas por cobrar.

La mayoría de los pedidos retirados de la cartera estaban relacionados con Marine Power. La firma de motores no se ha abierto a proyectos individuales ni a la reutilización de equipos producidos o adquiridos. Antes de considerar la posibilidad de reutilizarlos o revenderlos, se plantean liquidar los contratos desde el punto de vista legal. Se trata de un importante esfuerzo en curso que evoluciona en un panorama en continuo cambio. También es bueno recordar que los equipos de algunos de los proyectos suspendidos están muy personalizados. 

Peter Taboada diseña desalinizadoras para cazaminas de la Armada y cruceros

Tecnología patentada por la firma, de Redondela, Peter Taboada, fundada en 1979 por Jesús Manuel Taboada Presedo, capitán de la marina mercante conocido como Peter, ha servido para instalar la mayor desalinizadora dentro un barco. La maquinaria que confeccionan son plantas desalinizadoras. Sus encargos se entremezclan entre la defensa, pesca y el turismo de lujo. Su facturación ha pasado de rondar los siete millones de 2022 a los 11 del pasado 2023, y prevén llegar a los 13 este 2024 gracias a los contratos en los que está trabajando su equipo, que a la par se ha incrementado de las tres personas con las que comenzaron a rodar a las 40 que en este momento prestan su servicio. Se trata de



Desalinizadora de Peter Taboada

plantas con diferentes capacidades en función de sus dimensiones pero el mismo objetivo: llevar agua dulce al mar. La compañía, artífice del equipo que cumple estas funciones en el sub-

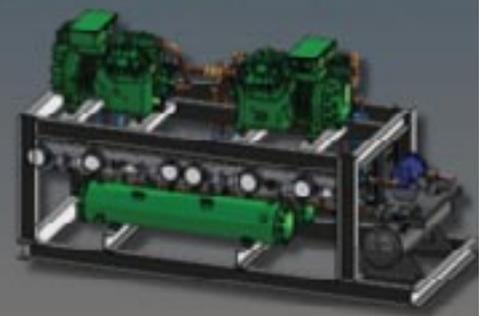
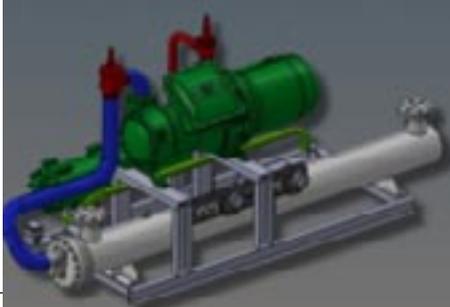
marino Isaac Peral, que puede producir hasta 6.000 litros potables al día, afronta un proyecto que tiene como destinatarios los cazaminas de la Armada y cruceros. 🌊



CLIMAFRIO

WWW.CLIMAFRIO.GAL

AIRE ACONDICIONADO, VENTILACIÓN Y REFRIGERACIÓN
AIR CONDITIONING, VENTILATION AND REFRIGERATION



Grupo Balfegó revoluciona el mercado mayorista con la trazabilidad total de su atún rojo

Gruppo Balfegó, líder en pesca, acuicultura y comercio de atún rojo, marca un hito al convertirse en la primera empresa del sector en introducir la trazabilidad total de su producto en el mercado mayorista. Esta innovadora iniciativa cerrará el círculo de la transparencia en toda su cadena de distribución, desde la captura hasta el consumidor final.

La presentación de esta destacada medida tuvo lugar en Mercamadrid, con la presencia de destacadas personalidades como Aurora de Blas, directora General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, y Juan Serrano, CEO de Grupo Balfegó. Ahora, todos los distribuidores, clientes y consumidores finales de atún rojo Balfegó podrán acceder a información detallada sobre cada pieza adquirida mediante un código QR.

Desde la fecha y zona de captura hasta el peso, longitud, nivel de grasa y certificados sanitarios, de calidad y sostenibilidad medioambiental estarán disponibles para su consulta.



Desde la fecha y zona de captura, hasta el peso estarán disponibles para su consulta

La medida refuerza el compromiso de la empresa con la transparencia, la responsabilidad y la sostenibilidad

Según Juan Serrano, director general de Balfegó, esta medida refuerza su compromiso con la transparencia, la responsabilidad y la sostenibilidad. "Ofrecemos a nuestros clientes sumarse a la visión de Balfegó de diferenciarse en el mercado mediante la transparencia y apostar por la calidad y el conocimiento científico".

Begonya Melich, directora de Innovación y sostenibilidad de Balfegó, destaca que el canal mayorista era el último eslabón que faltaba por integrar en su sistema de trazabilidad.

"Con este paso, aseguramos que todos nuestros clientes y consumidores finales pueden identificar y conocer al detalle toda la información relativa a cada pieza de atún rojo adquirida".

Desde 2008, todo el atún rojo de Balfegó cuenta con un sistema de trazabilidad digital para combatir el comercio ilegal y garantizar transparencia en la cadena comercial. La empresa considera que este esfuerzo debe servir de modelo para todas las pesquerías comprometidas con la sostenibilidad. 🌊

La electrificación del puerto de Bilbao se da a conocer en Europa

El proyecto BilbOPS, más conocido como la electrificación de los muelles del Puerto de Bilbao han sido dados a conocer en el Congreso europeo 'Connecting Europe Days 2024', un evento organizado por la Comisión Europea para debatir en torno a la creación de una red de transporte y movilidad sostenible, inteligente y resiliente en Europa.

En concreto, esta iniciativa de la Autoridad Portuaria de Bilbao para desplegar la tecnología OPS en sus muelles con tráficos regulares formó parte



Puerto de Bilbao

de la exposición en la que se presentaron 70 innovadores proyectos apoyados por la Unión Europea a través de diferentes programas, como muestra de la amplia variedad de propuestas que la UE facilita y acelera en el ámbito del

transporte con el objetivo de avanzar hacia la movilidad del futuro, y que tendrá lugar en el centro de convenciones The Square, en Bruselas.

El proyecto BilbOPS cuenta con una subvención de la Comisión Europea – a través del del programa de ayudas CEF Transport 2021-2027 – por importe de 14,2 millones de euros, para una inversión total de 78 millones de euros, y se prevé que entre en funcionamiento en 2026.

La primera fase, centrada en el muelle A-5 del Espigón Central, se adjudicó en diciembre de 2023 por un importe de 4,7 millones de euros y cuenta con una subvención de 4,3 millones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.



ARCO ATLÁNTICO

UHINAK

VI Congreso transfronterizo sobre Cambio Climático y Litoral

23 - 24 octubre 2024 / FICOBA. Irun

Nos movemos para actuar y comunicar ante la emergencia climática

INSCRIPCIÓN ABIERTA

¿Deseas participar como expositor o patrocinar el Congreso?

Consulta la información en www.uhinak.com



/ ORGANIZAN



La empresa vizcaína, fundada hace tres años, está siendo testigo de una creciente demanda de las embarcaciones sostenibles debido a las regulaciones ambientales que se están aplicando. LASAI diseña, construye y comercializa embarcaciones sin emisiones contaminantes ni ruidos.



La empresa Lasai construye embarcaciones sin emisiones contaminantes.

LASAI, el fabricante que apuesta por la movilidad eléctrica de los barcos de recreo

Nació en 2021 con la idea de convertir los barcos de recreo sostenibles en una opción atractiva y rentable para todos los aficionados a la navegación. La fundó el grupo de inversión Beraunberri, que a su vez es creador de la empresa de energía renovable Solarpack. En sus oficinas centrales situadas en el Automotive Intelligence Center de Amorebieta trabajan 15 personas, y en el sur de España, donde está su astillero, 20 más.

Según explica Luis Ponce de León, responsable de marketing y comunicación de la empresa, “en algún momento, no muy lejano, la movilidad eléctrica será más rentable que la basada en combustibles fósiles. Esto se empieza a ver en los coches y llegará también a nuestro sector”.

Actualmente, dispone de cuatro modelos con esloras de entre seis y siete metros, que alcanzan velocidades de hasta 15 nudos y tienen una au-

tonomía de más de 10 horas a 6 nudos. “Son barcos con una estética muy cuidada, una calidad de materiales envidiable y un rendimiento excelente. Esto atrae a un público que valora la exclusividad en el diseño, la vanguardia tecnológica y a la vez tiene una sensibilidad con respecto a la ecología y la sostenibilidad”, dice Ponce de León.

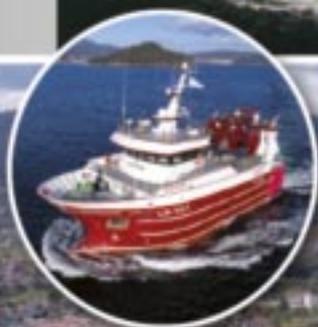
La demanda de barcos de recreo sostenibles crece

En cuanto a los clientes, los hay tanto profesionales como particulares. Los profesionales suelen ser charteristas y los particulares tienen experiencia con la movilidad eléctrica en la automoción. Su mercado está en Europa, y existe una demanda creciente de navegación sin emisiones contaminantes por las regulaciones ambientales especialmente en el norte del continente. Ponce de León, “hay numerosos casos de ríos, embalses y lagos donde está prohibida

la navegación con motor de combustión. Allí donde la regulación es estricta conocen nuestra marca porque nuestras embarcaciones son la solución de futuro”.

Así, su red de distribución se extiende por España, Francia, Alemania, Austria, Suiza, Reino Unido, Polonia y Croacia. Además, este año cerrará acuerdos de distribución para Italia, Portugal, Grecia, Benelux y los países nórdicos.

De cara al futuro, LASAI está haciendo una fuerte apuesta por investigar y desarrollar la tecnología eléctrico-solar. El aumento en la densidad de las baterías y el crecimiento en la capacidad de los paneles solares le permite ir diseñando barcos más grandes. “Ya estamos en esa fase. En cuestión de poco tiempo sacaremos al mercado modelos de mayor eslora y prestaciones que cubran las necesidades de un mayor número de clientes”, indican



nodosa
shipyard 



Shipbuilding & Shiprepair

DEEPLY COMMITTED TO EVERY PROJECT

Comprometido con cada proyecto

SHIPYARD & MAIN OFFICES

Avda. Ourense s/n (Zona Portuaria) C.P.: 36900 - MARÍN - PONTEVEDRA - SPAIN

Tel: +34 986 88 06 02 - Fax: +34 986 83 81 25 / www.nodosa.com / info@nodosa.com

Navalia superará los 750 expositores

Navalía volverá a ser un evento de gran relevancia dentro la industria naval y pesquera, una de las ferias navales más importantes de Europa, y en su novena edición volverá ser un éxito rotundo a tenor de la venta de superficies y las actividades paralelas, junto con los negocios que están previsto firmarse. El evento servirá como punto de encuentro para profesionales del sector naval de todo el mundo, quienes podrán conocer las últimas novedades en tecnología, productos y servicios.

La feria es un impulso para la economía española. Navalia también tendrá un impacto positivo en la economía española y gallega. La feria genera cientos de empleos e impulsará la actividad económica en la ciudad de Vigo y en toda Galicia. Junto a ello, la feria será aún más grande y exitosa que la edición de 2022, además de consolidarse como uno de los eventos más importantes del sector naval a nivel internacional.

Transporte a la feria

La organización de Navalia pondrá a disposición de expositores



Stand en Navalia

y visitantes un servicio de lanzaderas desde el Aeropuerto Santiago-Rosalía de Castro hasta Vigo, con distintas rutas desde el 19 de mayo.

El servicio funcionará también a la inversa, devolviendo a los participantes de Navalia a esta terminal hasta el 24 de mayo.

Desde la feria intentan así solventar los posibles inconvenientes que el cierre del aeropuerto vigués, que previsiblemente se extenderá del 6 al 30 de mayo, puedan ocasionar a los visitantes. "Con esta medida que-remos ayudar a minimizar el impacto del cierre de Peinador,

ajeno totalmente a la organización de Navalia, dado que la mayoría de las frecuencias han sido desviadas al aeropuerto de Santiago de Compostela" explica Javier Arnau, director de la feria.

Expositores y visitantes tendrán a su servicio autobuses desde el aeropuerto de Santiago con destino Vigo, concretamente a la estación de autobuses ubicada en el centro comercial Vialia, el domingo 19 de mayo a las 11:00 horas; y los días 20, 21 y 22 de mayo a las 21:30 horas.

El resto de las frecuencias previstas por la organización llegarán directamente al recinto ferial IFEVI, estando programadas para los días 20, 21 y 22 de mayo a las 9:30 horas y 13:45 horas; y el día 23 de mayo a las 9:00 horas.

**Volverá a contar
con un impacto
positivo en la
economía
gallega y
española**

El servicio de regreso a la terminal compostelana se hará desde el Instituto Ferial de Vigo los días 22 y 23 de mayo a las 18:00 horas. Finalmente, la ruta prevista para el viernes 24 de mayo hará un recorrido de recogida por los hoteles oficiales de Navalia a partir de las 9:00 horas. Para poder hacer uso de este servicio, los usuarios deberán llevar consigo y mostrar antes de iniciar el trayecto la acreditación de Navalia, que puede obtenerse ya en la web www.navalia.es o en la app móvil, disponible para iOS y Android. 

La Alianza de las Ciudades del Atún se reunió en la Conferencia de los Océanos

Bermeo Tuna World Capital se unió a la Conferencia de la Década de los Océanos 2024 dentro del programa oficial de eventos paralelos que se ofrecieron durante los cinco días de esta conferencia. El acto celebrado el 8 de abril, en Barcelona, sirvió para reforzar los lazos de la Alianza de las Ciudades Mundiales del Atún, un marco de colaboración de ciudades cuya industria principal es la atunera, en favor de la sostenibilidad del sector atunero desde el punto de vista ambiental y social.

Su principal propósito era promover la recién presentada propuesta de la Declaración Internacional por la Sostenibilidad del Atún, adquiriendo los compromisos desde los gobiernos locales, ámbitos de influencia y de acción.



La Alianza de las Ciudades Mundiales del Atún busca la sostenibilidad del sector atunero.

VIAJES AMAIA
www.viajesamaia.com

Más de 30 años especializados en logística y viajes para el Sector de Marinos y Offshore.
 MADRID · BARCELONA · BILBAO · VIGO · BERMEO

Agencia de Viajes Oficial de NAVALIA. Feria Internacional de la Industria Naval de Vigo.

'Empress of Ireland', el segundo Titanic

Texto y fotos: Alberto López Echevarrieta

E Mil doce personas entre tripulación y pasajeros perecieron ahogadas en una de las mayores catástrofes marítimas que jamás se han dado, el hundimiento del buque Empress of Ireland en la madrugada del 29 de mayo de 1914, hace ahora 110 años.

La magnitud de la tragedia y el lugar próximo a la isla de Terranova donde ocurrió el suceso hizo pensar que se trataba de una nueva versión de lo ocurrido al Titanic. Sin embargo, hubo una notable diferencia entre los dos siniestros.

Dos trasatlánticos

El Empress of Ireland, como su gemelo Empress of Britain, fueron diseñados por Francis Elgar por encargo de la Fairfield Shipbuilding and Engineering Company, perteneciente al holding Canadian Pacific Railway. Lo de construir buques a pares y de esta envergadura fue una costumbre muy propia de la época, ya que abarataba costes. El trasatlántico, botado el 27 de enero de 1906 en las orillas del río Clyde, en Escocia, disponía de cuatro puentes y once compartimentos, pesaba 14.190 toneladas y tenía 168 metros de eslora. Podía llegar a navegar 400 millas por día.

Emprendió su viaje inaugural el 29 de junio de 1906. La empresa le asignó la ruta Quebec-Liverpool, habida cuenta de que en aquella época las principales solicitudes para alcanzar el Nue-



El "Empress of Ireland" siguió el mismo trágico camino del "Titanic".

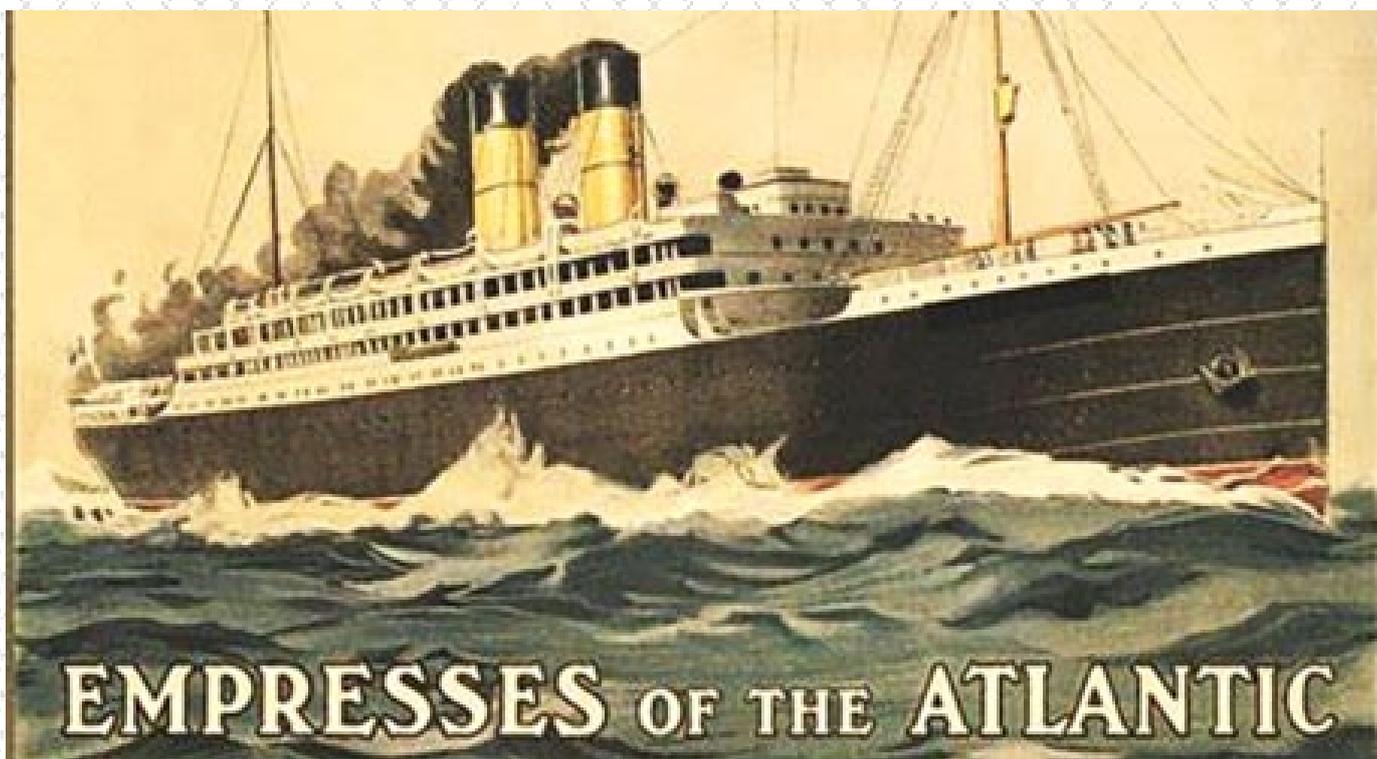
vo Mundo correspondían a migrantes de los países nórdicos. Empleaba seis días en la travesía; dos días navegaba por la ría del río San Lorenzo y cuatro por mar.

El negocio iba viento en popa con una clientela que hacía oídos sordos al agorero de turno que, al alcanzar las proximidades de Terranova, recordaba en voz alta: "El Titanic se hundió por esa zona al chocar contra un iceberg en la noche del 14 al 15 de abril de 1912". La tripulación tenía por norma silenciar el hecho, aunque más de uno cruzaría los dedos.

Las sirenas del Empress of Ireland sonaron a las 16,30 del 28 de mayo de 1914 con toda su potencia como ocurría siempre que salía de una de sus terminales dispuesto a emprender ruta. Sólo que esta vez iba a ser la última vez que lo hacía.

Travesía del 96

La salida de la ciudad canadiense de Quebec hacia el Océano Atlántico se realiza a través del San Lorenzo que viene a desembocar frente a Terranova. Es una zona que allá por el año 1000 fue descubierta por los vikingos del islandés Leif Eriksson y que figura



Cartel promocional del "lujurioso" buque.

El naufragio tuvo lugar dos años más tarde que el Titanic y en aguas próximas

en las sagas nórdicas con el nombre de Vindland, la misma que frecuentaban los vascos cuando iban a la caza de la ballena.

Nada hacía suponer el triste destino que le esperaba al Empress of Ireland. Aquella tarde de mayo, cuando silenciaron las sirenas de partida, los oficiales procedieron al tradicional brindis deseándose una feliz travesía. Henry Kendall, capitán del buque, repasó el listado de pasajeros: 87 de primera clase, 153 de segunda y 715 de tercera, que sumados a los 432 tripulantes hacían un total de 1.387 personas. Alzó su copa invitando a sus allegados a seguirle: "Que la travesía



Interior de la zona noble del buque.



Restaurante principal del "Empress of Ireland".

Murieron ahogadas más de un millar de personas.

número 96 que estamos llevando a cabo sea tan satisfactoria como las anteriores. Pronto llegaremos al centenar".

Kendall revisó la lista de pasajeros fijándose preferentemente en los de primera clase por eso de que posiblemente tendría que sentarse a almorzar o cenar con algunos de ellos durante la travesía y convenía estar preparado. Dos nombres le llamaron la atención: Henry H. Hunt y Laurence Irving. El primero era un político británico y el segundo un conocido actor de la misma nacionalidad que viajaba con Mabel, su esposa. También lo hacían delegados del ejército inglés y personalidades inglesas y norteamericanas

de la Banca y la Industria. En segunda clase estaban los miembros de una orquesta que regresaba a Liverpool tras haber hecho una gira por Norteamérica, y los de un Ejército de Salvación en plena etapa de evangelización.

El capitán se hacía apuestas a sí mismo pensando con quién cenaría primero.

Tal vez los más entretenidos fueran Irving y señora que regresaban tras haber probado experiencia en el incipiente cine americano. En realidad, aquel era un pequeño detalle, pero Kendall no ignoraba que su deber también le exigía a mantener el tipo en las relaciones sociales que se hacían a bordo.

Hace fresquito, ¿no?

El buque partió de Quebec con día claro, espléndido para navegar, pero a medida que transcurría la tarde se presentó una niebla que dificultaba la visibilidad.

Un carguero de carbón arremetió contra un costado del buque

Los pasajeros que habían quedado en cubierta para disfrutar de la partida tuvieron que retirarse a sus habitaciones o sumarse a cualquiera de los actos festivos que se ofrecían en los salones interiores. Ciertamente era un atardecer frío y desagradable.

La navegación se hacía no muy lejos de la costa con el fin de hacer escala en la ciudad de Remiskipara, a la salida de la ría y dejar allí a algunos pasajeros. La niebla impedía que se divisaran las luces de los faros. Kendall trataba de no mostrar su preocupación por el cariz que iba tomando la situación.



Escalera principal del "Empress of Ireland".

Ya entrada la noche, los pasajeros y la tripulación fuera de servicio se retiraron a dormir. "A la altura de Farrendon ordené que se aminorase la velocidad. La navegación en aquellas costas es muy frecuente y ante el temor de un abordaje se redujo la marcha. Estaba yo en la pasarela del puente cuando vi a nuestro lado un buque de gran porte. Venía sobre nosotros a gran velocidad. Entonces vi el peligro que nos rodeaba", relató Henry Kendall cuando rindió cuentas de lo ocurrido. Se trataba del vapor carbonero Storstad, de nacionalidad noruega, que entraba en la ría.

El choque

El trasatlántico hizo sonar la sirena tres veces para advertir de la proximidad.

El trasatlántico quedó partido en dos



Último menú del restaurante de lujo del buque.

El carbonero contestó al aviso con su sirena, pero continuó su avance sin reducir su velocidad ni variar su dirección. De inmediato, Kendall ordenó un cambio de dirección para evitar el choque, pero la operación no se llevó a

cabo con la rapidez precisa. El choque fue brutal, hasta el punto de que el Empress of Ireland fue ligeramente desplazado. La proa del Storstad se precipitó contra el trasatlántico por su flanco de estribor. Muchos de sus compartimentos quedaron destrozados.

La colisión produjo un ruido enorme, especialmente cuando se rompieron las grandes planchas y el agua se precipitó por el interior del buque. El vapor agresor trató

de echar marcha atrás a pesar de los importantes daños que sufría, pero las consecuencias de la colisión eran tan serias que dificultaban cualquier operación.

Henry Kendall se dio perfecta cuenta de la situación. Eran las 2,30 horas cuando ordenó al telegrafista el lanzamiento de un S.O.S. proporcionando los datos del lugar donde se encontraban, a 30 millas a la altura de Pointe-au-Pérel.

La situación de los pasajeros en los distintos pisos del trasatlántico se convirtió en desesperante. La mayor parte de ellos fueron expulsados de sus lechos con el encontronazo. Apenas tuvieron tiempo para despertarse y pocos alcanzaron sus ropas para vestirse de urgencia. Gritos mezclados con el fragor del agua precipitándose por pasillos y escaleras. Todo fue muy rápido. En cubierta fueron lanzados los botes de salvamento, operación que también fue seguida por la tripulación del carguero noruego. El pánico hizo difícil la evacuación del *Empress of Ireland*. La bruma apenas si permitió una visión clara en la oscuridad de la noche.

La confusión en la cubierta fue enorme. Uno de los principales problemas era llegar a ella y quienes lo conseguían apenas si tenían tiempo para decidir si se lanzaban al mar al buen albur o se arriesgaban a esperar por si encontraban cabida en alguna de las barcas de auxilio. Todo ocurrió a gran velocidad. Paralelamente, el agua seguía entrando en el buque como un torrente. Su hundimiento se aceleraba.

Tan sólo diecisiete minutos transcurrieron desde que se produjo la colisión y el momento en que el *Empress of Ireland* desapareció bajo las aguas. Era la madrugada del 29 de mayo de 1914. En cuanto se escuchó la señal de S.O.S. los barcos *Eureka* y *Lady Evening* partieron de Quebec en auxilio de los siniestrados. El primero llevó a tierra a 60 supervivientes y el segundo a 80.

La tragedia se repite

La noticia de la tragedia produjo una gran consternación tanto en Quebec como en Liverpool y en Londres. En un principio, tal vez tratando de asemejar el suceso con el del *Titanic*, se dijo que el siniestro fue causado por otro choque con un iceberg y que no había supervivientes. La realidad fue aclarándose hasta llegarse al reconocimiento de una colisión entre el vapor *Storstadt* y el *Empress of Ireland*



El choque mortal pudo haber ocurrido como en esta ilustración..

El siniestro, al ocurrir de madrugada, pilló a la mayor parte de los pasajeros en cama

a causa de la intensa niebla.

Centenares de familias exigieron información precisa del suceso a la oficina central de la Compañía Cana-

diense Pacific, propietaria del buque naufragado. Los muelles de Quebec y la sede de la empresa en Liverpool llegaron a ser hervideros de noticias.

Los periódicos publicaron ediciones extraordinarias sobre la gran catástrofe.

Lentamente se fueron conociendo detalles. El *Daily Mail* publicó un extraordinario en el que el capitán Henry Kendall narra la triste situación que se había vivido en subarco.



Pecio del "Empress of Ireland" tal como se encuentra en la actualidad.



G. H. Kendall, capitán del "Empress of Ireland".

Entre las víctimas se contó al actor británico Laurence Irving y a su esposa Mabel

"La tripulación, con su heroísmo puesto a prueba y especialmente la oficialidad, hizo cuanto pudo por acondicionar al mayor número de personas en las barcas de salvamento que quedaron servibles tras el destroz que sufrieron en la colisión. Hay un hecho que atestigüa este orden y es que la gran mayoría de los salvados son mujeres y niños evidenciando así que los hombres sacrificaron sus vidas", dijo.

Las víctimas

Finalmente se ofrecieron las cifras oficiales: El número de víctimas ascendió a 1.032. La clasificación de los que se salvaron fue la siguiente: 18 pasajeros de primera clase, 131 de segunda y tercera clase, y 206 tripulantes. Es posible que, ante la magnitud de esta tragedia, haya quien se pregunte cómo es posible



Monolito levantado en el punto más próximo de la costa que recuerda el siniestro.

que el caso del Titanic haya alcanzado las cotas de popularidad que hoy tiene y el del Empress of Ireland apenas si se conoce. Sólo hay una razón que lo explique: La

noticia fue eclipsada dos meses más tarde por un suceso de aún mayor magnitud: El 28 de julio de 1914 estalló la I Guerra Mundial.

En atuneros congeladores productos TVMAC



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

Zona Industrial A Revolta

Pousadoiro, s/n.

36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382

E-mail: tvmac@tvmac.net

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

