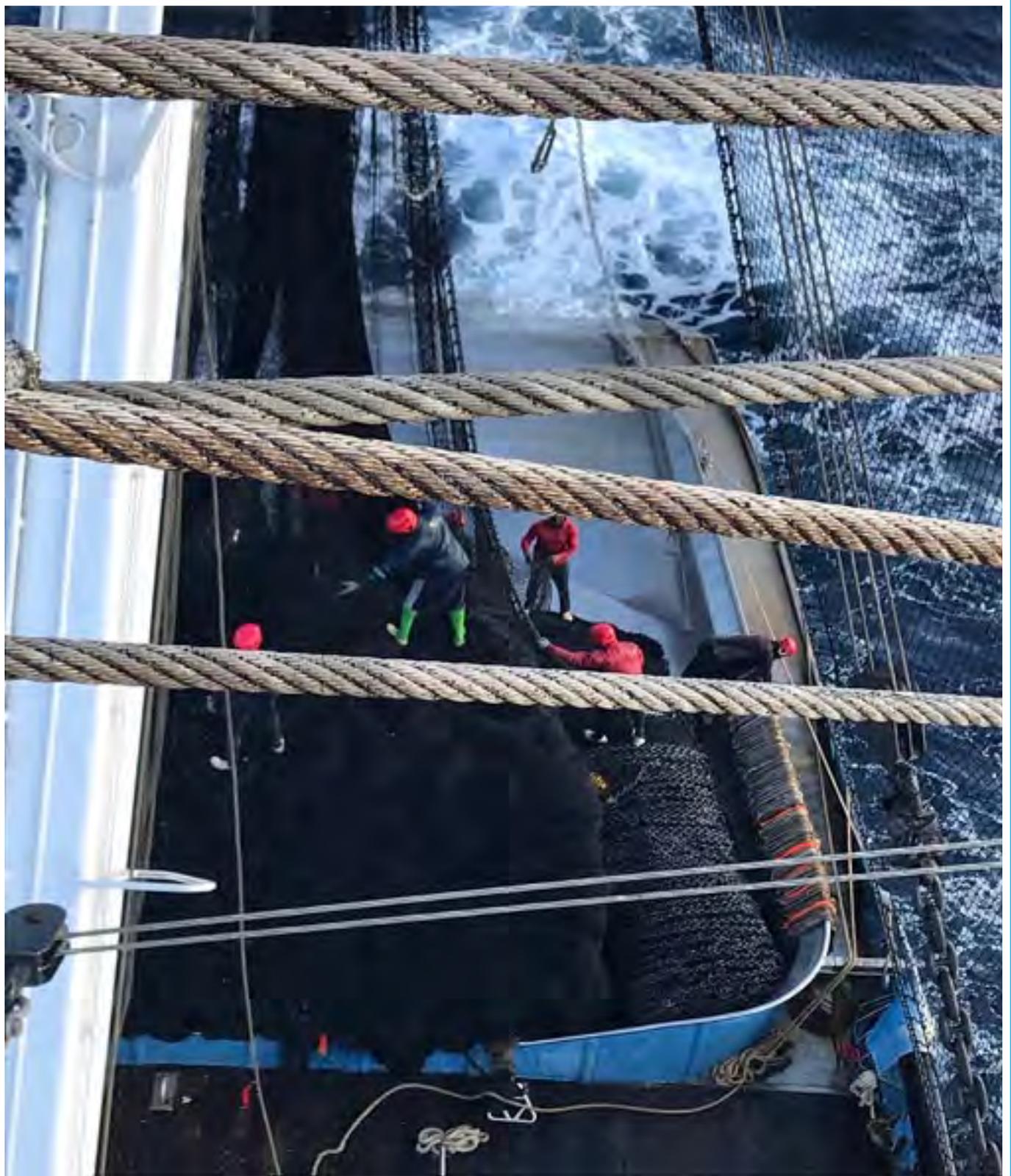


Europa Azul

Revista de la Mar

Noviembre-Diciembre

N.º204. 2024





Una planificación territorial responsable para adaptar nuestra costa al cambio climático

Comprometidos con el litoral

ELUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA ETA
HIRI AGENDA SAILA

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA Y
AGENDA URBANA



Alberto Echaluze

La descarbonización de la flota pesquera va a requerir un apoyo que sale del ámbito de la UE

El problema de la descarbonización de la flota pesquera trasciende el ámbito europeo y es un problema a nivel mundial. Ni con los fondos de la UE se va a poder hacer frente a este ingente problema. La transición energética debe ir acompañada de líneas de inversión y fondos para renovar la flota, construir nuevos barcos e impulsar la investigación de alternativas a los combustibles fósiles para poder afrontar este problema suprainstitucional y de carácter mundial. Ocurre que la flota europea tiene una edad media de 31,5 años y cualquier cambio de fuente energética requerirá de nuevos buques de diseño inédito con mayor capacidad a bordo (tonelaje bruto) para dar cabida a nueva maquinaria. Ante esta circunstancia, la Comisión Europea debe revisar la definición de capacidad de pesca en la normativa que recoge la Política Pesquera Común (PPC). En este sentido se requiere desconectar las cuotas de pesca en función de la capacidad pesquera de la flota. La transición energética va a requerir de buques más grandes. No obstante, hay que ser consciente de las actuales limitaciones del Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura (FEMPA) que, como ha reconocido la propia Comisión, no son suficientes para llevar

a cabo las inversiones necesarias para la transición energética, por lo que es preciso crear amplios fondos que aceleren el proceso, en la necesidad de definir una estrategia común para descarbonizar la flota pesquera europea, artesanal e industrial, y el establecimiento de prioridades y líneas de inversión sostenibles. Está claro que las medidas contempladas en el FEMPA de apoyo a la transición energética y de otros fondos no son suficientes y qué otras medidas se deberían adoptar. Y, por último, si es necesario efectuar una reflexión sobre el mantenimiento de las limitaciones de capacidad que establece la PPC. Los ministros han coincidido en la necesidad de impulsar la transición energética de la pesca y la acuicultura, con el fin de fortalecer los resultados económicos de ambos sectores, su resiliencia, la reducción de las emisiones y conseguir nuevas oportunidades de mercado, pero la actual configuración de los fondos no ayuda. Por ello, la viabilidad de un negocio privado no debería depender de subvenciones a largo plazo porque la pesca en un sector estratégico fundamental como sustento y fuente de alimentación para muchas comunidades con lo que requiere un tratamiento suprainstitucional. De esta manera es crucial que las autori-

dades regulen con criterios técnicos rigurosos y si es necesario desarrollen soluciones específicas y viables para la pesca. El empleo y la necesidad de la soberanía alimentaria posibilitarán con la descarbonización unos barcos más modernos. El impacto económico merece un apoyo a este sector pese a que las emisiones mundiales de los 4,1 millones de barcos representa solo el 0,1 a nivel mundial. Los astilleros están aplicando soluciones. Estamos viendo soluciones que se están implantando en buques como el oceanográfico 'Odón de Buen', con gas natural licuado y con soluciones multidisciplinarias, pero se corresponde con buques que dependen de los Estados que corren con estos proyectos. Otro ejemplo el : 'Anna Weber-Van Bosse, del Instituto de los Países Bajos, propulsados con motores duales (metanol y diesel), soluciones que se podrían aplicar a la pesca, pero con la actual situación del sector imposibilita a muchas empresas privadas hacen frente a proyectos de construcción de nuevos buques, con combustibles alternativos, en un momento que no existen soluciones claras y un panorama muy oscuro sobre su futuro, en base a toda una serie de problemas que padece el sector. 🌊

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 móvil: 619179516. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

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

CONTRATACIÓN DE PUBLICIDAD: TLFNO: +34. 619179516

IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa). DEPOSITO LEGAL: SS-228-90. ISSN: 1.130-1465.54



Entrevista 6 a 10

Alexandre Rodríguez, Secretario General del Consejo Consultivo para la Flota de Larga Distancia en Aguas Lejanas (LDAC)

Europa 12 a 17

Examen a Costas Kadis en el Parlamento Europeo. Estabilidad en las cuotas en la costa ibérica y reducciones en Gran Sole

Medidas selectivas en la pesca del Mediterráneo para mantener días de pesca de faena

Galicia 18 a 20

Foro Galicia de Sostenibilidad Global de Productos del Mar GSSG (Global Sustainable Seafood Galicia Forum)

España 22 a 25

VIII Conferencia Nacional de Organizaciones de Productores Pesqueros, celebrada en Madrid.

Internacional 26 a 29

Reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), en Limassol (Chipre)

Jornadas de Celeiro 30 a 35

Ponencias de Ignacio Alvarez, Gonzalo Rodríguez, Lucía Aragonese, Gorka Gabiña, Oscar Mozún y José Manuel González Irusta.

En persona 36 a 39

Francisco Millán Mon

Opinión 40 y 41

La transición energética

Eólica marina 42 a 46

Entrevista a David Carrascosa, director de Operaciones de Saitec Offshore-Demosath

Historia de la pesca 48 a 51

Bermeo

Ferias 52 y 53

World Maritime Week 2025

12 y 13

UE

Costas Kadis marca sus prioridades de actuación en favor de la sostenibilidad

Costas Kadis superó en Bruselas el examen al que lo sometió el Parlamento Europeo para confirmarlo como comisario de Pesca y Océanos de la UE. Ocho eurodiputados españoles le formularon parte de las decenas de preguntas que respondió en un audiencia que se prolongó más de tres horas en la Comisión de Pesca de la Eurocámara. El designado por la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, ratificó que su mandato en los próximos cinco años dependerá de los resultados de la

revisión de la Política Común de Pesca, pero insistió en que la gestión se basará en los tres pilares de la sostenibilidad —ambiental, económico y social—, cuidando a los océanos, pero situando a los pescadores, especialmente los artesanales, y a los acuicultores «en el centro» de las políticas. Entre sus prioridades van a estar los de esgasear un nuevo enfoque de proximidad y diálogo, mejorar la gestión y fomentar la sostenibilidad de la pesca y de los océanos.

26 a 29

Reunión de ICCAT

Aumento de las cuotas de patudo y pez espada y reducción de los días de veda a los atuneros

Las decisiones adoptadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), en Limassol (Chipre) han levantado satisfacción en cuanto a la regulación de las pesquerías de ICCAT, y la ordenación para los túnidos tropicales, la implementación de dos nuevos procedimientos de ordenación candidatos (CMP) para el pez espada del Atlántico norte y para el listado occidental y la planificación de un nuevo proceso de evaluación de estrategias de ordenación (MSE) para el atún blanco del Atlántico sur y el tiburón azul del Atlántico.

Astilleros 54 a 60

Botadura por Astilleros Murueta del 'Bermeo'

Construcción del Thuwall, de Freire

Construcción de patrulleras del astillero Kership

Botadura del 'Anna Weber Van Bosse', de Armón

Entrega del 'Argos Berbés'

Empresas 62 y 63

Zunibal

Congresos 64 a 67

Uhinak

Nautilus Oceánica

Vervictech

Reportaje 68 a 75

El raro caso del trasatlántico Alfonso XIII

Mediterráneo

La flota de arrastre tendrá que implantar medidas selectivas para pescar los mismos días

La flota de arrastre del Mediterráneo tendrá que aplicar medidas más selectivas en sus faenas para poder pescar los mismos días. Así, se podrá recuperar hasta un 30 % de días si se realiza un cambio



de malla a los 45 milímetros para la pesquería de la costera y hasta un 50 % para la pesquería de profundidad con una malla de 50 milímetros. En cuanto a vedas, la aplicación de una temporal de cuatro semanas permitirá recuperar un 15 % de días de trabajo. También se podrá recuperar un 3 % de días por el establecimiento de una veda de 800 a 1.000 metros de profundidad.

30 a 35

Congresos

Las Jornadas de Celeiro vuelven a debatir los temas de mayor preocupación del sector pesquero

Las Jornadas de Celeiro, en su 28 edición, han atraído la atención de profesionales del sector, dirigentes de entidades públicas y privadas, empresas vinculadas con la cadena mar-industria y científicos. Promovidas



por la Organización de Productores Pesqueros Puerto de Celeiro, con financiación del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (Fem-pa) y de la Xunta, acogieron charlas y debates sobre mercados, eólica marina o cambio climático. Fueron algunas de las 23 ponencias abordadas, que pudieron seguirse presencialmente o por Internet. Alfonso Villares, conselleiro de Mar, presidió la inauguración de un congreso que clausuró, Isabel Artime, secretaria general de Pesca. Expertos analizaron cómo impulsar el consumo de pescado, la desinformación, el anisakis, el cambio climático, la eólica marina, la descarbonización, las cuotas compartidas entre la UE y la pesca a nivel global.

Publicidad

G°.V°. Agenda Urbana	2
MSC	11
World Maritime Week	21
Zunibal	25
Volvo	35
Furuno	37
Tvmac	45
Expomar	47
Saja Indyna	55
Protecnavi	57
Industrias Ferri	63
Pasch	59
Ricardo Fuentes	76



La reunión ICCAT, de gran importancia para la flota atunera, ha concluido con el aumento de la cuota de patudo y pez espada. Foto: Galleta Martínez Parada.

Alexandre Rodríguez, Secretario General del Consejo Consultivo para la Flota de Larga Distancia en Aguas Lejanas (LDAC)

“Tratamos de reforzar la visibilidad y potenciar la dimensión exterior de la Política Pesquera Común”

Alexandre Rodríguez, secretario general del Consejo Consultivo para la Flota de larga Distancia en Aguas Lejanas (LDAC), entidad que acoge a 52 organizaciones miembros, pertenecientes a 11 Estados costeros de la UE, se plantea formular recomendaciones específicas a la Comisión para reforzar la visibilidad y potenciar la dimensión exterior de la PCP incluyendo su coordinación con otras políticas comunitarias. Igualmente, consideran que es preciso trabajar el ‘level playing field’ o nivel de cumplimiento equitativo entre las flotas y empresas comunitarias y las no comunitarias.

1. ¿Cuál es su valoración del perfil del nuevo Comisario, Costas Kadis, y qué diferencias ve con su antecesor?

Desde el LDAC, hemos felicitado por carta al Comisario Kadis por su aprobación por el Parlamento Europeo. Además, nos complace haber tenido la oportunidad de conocer al Comisario en su primera comparecencia pública oficial el 3 de diciembre (su toma de posesión fue el día anterior) en una reunión con los Consejos Consultivos para preparar la reunión del Consejo de Ministros de Pesca de Diciembre (AGRIFISH), donde se decidirán las posibilidades de pesca para 2025 para los stocks pesqueros en aguas comunitarias así como los stocks compartidos con países terceros como Noruega y Reino Unido. Hemos percibido una persona dialogante y con ganas de escuchar y conocer de primera mano nuestros argumentos y preocupaciones lo cual es positivo. Respecto a su antecesor, al tener la cartera de pesca de forma autónoma a medioambiente, confiamos en que tenga más sensibilidad a la hora de asegurar una conservación y gestión sostenible de los recursos pesqueros en el aspecto medioambiental en equilibrio con la viabilidad económica de las empresas pesqueras y el componente social de la cadena de valor pesquera que es tan importante para España y muchas comunidades costeras en Europa. Por nuestra parte, le hemos reiterado nuestra voluntad de diálogo y cooperación como órgano imparcial que puede recopilar información crítica de los stakeholders para informar de su mandato.



Alexandre Rodríguez, secretario general del Consejo Consultivo de Aguas Lejanas (LDAC)

¿Podría explicar a nuestros lectores qué es el LDAC, quiénes lo forman y cuál es el objetivo principal por el que ha sido creado?

El Consejo Consultivo de la Flota Comunitaria de Larga Distancia (LDAC en sus siglas en inglés) es un órgano representativo de las partes interesadas o stakeholders pesqueros que persigue un fin de interés europeo. Se constituyó por normativa comunitaria en el año 2004 y se declaró operativo en Mayo del 2007, estando consagrado en el Anexo III del Reglamento de Base de la Política Pesquera Común [Rglmto. (UE) 1380/2013] en vigor. Respecto a nuestra composición, el 60% de nuestros miembros son organizaciones representativas de la industria o el sector pesquero (extractivo, transformador, sindicatos...) con predominancia de la flota de pesca de larga distancia o gran altura. El 40% corresponde a otros grupos de interés que son representantes de la sociedad civil, fundamentalmente ONG medioambientales y de cooperación al desarrollo. En la actualidad tenemos a 52 organizaciones miembros pertenecientes a 11 Estados costeros de la UE. Nuestros dictámenes y decisiones se adoptan prácticamente en su totalidad por consenso, reflejando posiciones de discrepancia cuando sea necesario. El objetivo principal del LDAC es informar el proceso de toma de decisiones de la UE y contribuir mediante el conocimiento técnico especializado de nuestros miembros a la conservación de la biodiversidad marina y el uso sostenible de los recursos pesqueros en alta mar y aguas no comunitarias..

¿¿Cuáles son los principales aspectos en los que trabaja el LDAC?

Nuestro ámbito de trabajo se circunscribe a asesorar a la Comisión Europea y a los Estados miembros de la UE sobre las cuestiones relati-

«Un aspecto clave para el éxito de las acciones será dedicar más financiación y recursos humanos al personal de MARE»



El LDAC representa a las flotas de 52 organizaciones de 11 Estados costeros.

vas a la Dimensión Exterior o Internacional de la PCP, cuyos pilares son los Acuerdos de Pesca con Terceros Países, las relaciones con las Organizaciones Regionales de Gestión Pesquera (OROP) en las que la UE es parte contratante o en aguas internacionales donde opera la flota comunitaria, la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y las negociaciones multilaterales en los foros de gobernanza oceánica internacional. Desde el verano, a instancias del anterior Comisario, la DG MARE ha lanzado un proceso de consulta pública para valorar el funcionamiento de la actual PPC (en vigor desde 2014), y valorar una posible revisión si se dan las circunstancias objetivas necesarias. Por parte del LDAC, queremos ser activos a lo largo de este proceso y formular recomendaciones específicas a la Comisión para reforzar la visibilidad y potenciar la dimensión exterior de la PCP incluyendo su coordinación con otras políticas comunitarias, particularmente la alimentaria, medioambiental, co-

mercial, laboral y de cooperación al desarrollo. Uno de nuestros principales mantras es que refuerce la capacidad de MARE para se exija un "level playing field" o nivel de cumplimiento equitativo entre las flotas y empresas comunitarias y las no comunitarias que exportan sus productos al mercado de la UE, incluyendo consideraciones de trabajo digno y derechos humanos. Un aspecto clave para el éxito de este trabajo será dedicar más financiación y recursos humanos al personal de MARE para conseguir la aplicación efectiva de esta estrategia tan ambiciosa, que deberá ir también unida al Pacto de los Océanos según la carta de misión del nuevo Comisario.

¿¿Tiene el LDAC relación con organismos científicos o de control internacionales así como socios estratégicos fuera del ámbito la UE??

El LDAC, al igual que todos los Consejos Consultivos, es miembro del Comité Asesor (Advisory Board) de la Agencia Europea de Control de Pes-

ca (EFCA), reuniéndonos dos veces al año e intercambiando información sobre el programa de trabajo, actividades operativas y de formación y capacidades, así como aspectos prácticos de implementación de la normativa comunitaria derivada, principalmente los Reglamentos de Control Pesquero, Lucha contra la Pesca INDNR y Gestión Sostenible de la Flota Exterior (SMEFF). En cuanto a organismos científicos internacionales, los Consejos Consultivos somos partners oficiales del CIEM (ICES), con los que mantenemos reuniones anuales además de participar en diversos seminarios de compilación de datos, benchmark y cuestiones transversales. Yo mismo he tenido el privilegio de co-presidir un seminario de ICES para la implementación de la estrategia de consulta con las partes interesadas (WKSTIMP), cuyo informe contiene 35 recomendaciones específicas como plan de acción en años futuros. Respecto a socios estratégicos fuera de la UE, con los años hemos tejido una red de organizaciones afines o complementarias con una sensibilidad afín y puntos comunes en su programa de trabajo a los nuestros. Por ejemplo, desde el año 2013 tenemos un memorando de entendimiento (MoU) con la Conferencia Ministerial de Estados Africanos Ribereños en el Atlántico (ATLAFCO-COMHAFAT) para fomentar el desarrollo y reforzar las capacidades de los estados costeros en África Occidental, promoviendo las buenas prácticas en la Gobernanza a nivel regional. Asimismo, en fechas más recientes, hemos firmado otro MoU con la Plataforma de actores no estatales (sociedad civil) de la pesca artesanal africana (AFRIFISH-Net), un órgano análogo al nuestro en África que asesora a la Unión Africana-IBAR para proponer mejoras en las relaciones entre los órganos de decisión de África y la UE, promoviendo las buenas prácticas y coexistencia entre flotas industriales europeas y artesanales africa-

“El acercamiento diplomático este año a naciones pesqueras como Islandia, Islas Feroe o Groenlandia dará estabilidad jurídica y permitirá mejorar las relaciones bilaterales”



Rodríguez muestra las gestiones de la LDAC ante las Organizaciones Regionales de Pesca.

nas así como la transparencia de los Estados Costeros, y la búsqueda de alianzas a nivel regional e internacional.

¿Y cuál es su relación con el Comité Técnico, Científico y Económico de la Pesca UE?

El LDAC ha contribuido en los últimos 5 años a mejorar de forma significativa la información económica disponible sobre la actividad de la flota de larga distancia de la UE a través de su involucración en el Informe Económico Anual sobre la flota de la UE (AER) del STECF. En los últimos 5

años, me han nombrado el coordinador de la flota de larga distancia en el Grupo de Expertos que analiza estos datos y ello me ha servido para interactuar con los responsables de datos de los EEMM y tener acceso a la base de datos de la UE (DCF) que permite un análisis granular del comportamiento económico (buques activos por zonas de pesca, volumen y valor de desembarques de las distintas especies comerciales, número de empleos, ingresos, rendimientos brutos y netos) de los segmentos de flota de cada Estado de la UE. Este análisis retrospectivo, junto a un pronóstico con estimaciones cualitativas de tendencias así como futuros desafíos a nivel normativo e institucional, nos ha

permitido desarrollar capítulos regionales para las siguientes organizaciones regionales de ordenación pesquera y análogas: NAFO, NEAFC, ICCAT, CTOI y CECAF. No descartamos ampliar este estudio a otras zonas de pesca (alta mar y acuerdos de pesca) siempre que se aumenten los recursos para esta publicación y se mejore la metodología de datos.

¿Podría darnos una valoración somera de la situación de los stocks pesqueros el Atlántico Nororiental y las negociaciones para acuerdos comerciales y de acceso con los países vecinos de la UE?

Muchos miembros del LDAC están preocupados con dos aspectos clave: el primero son las declaraciones unilaterales de cuotas por parte de Estados Costeros para especies como la caballa o la bacaladilla muy por encima de las recomendaciones científicas de los organismos competentes (PECMAS e ICES) como consecuencia del marco institucional disfuncional de CPANE-NEAFC. En 2022, adoptamos un dictamen con un decálogo de recomendaciones para reforzar el peso estratégico e influencia de la UE en la región. En septiembre de 2024, se formuló un dictamen de cara a la reunión anual de NEAFC así como algunas ideas de cara a la próxima evaluación del funcionamiento interno de NEAFC previsto para 2025. El segundo son las negociaciones anuales de Renovación del acuerdo con Noruega tanto en el ámbito de los stocks de pequeños pelágicos

“Hemos pasado de tener un ratio a favor en importaciones de pescado de un 70 %- 30 % a un 30%-70 % ocupándose nuestro mercado de un mayor de productos foráneos”

como demorarles. Noruega ha empleado frecuentemente un doble estándar en cuanto a sostenibilidad de sus propios productos y requisitos que exige a la flota europea, que denunciamos en un dictamen reciente. Desde el LDAC, creemos que ha habido una desigual aplicación del principio de reciprocidad en términos tanto de acceso a las aguas como de posibilidades de pesca entre la UE y Noruega. Un ejemplo del primero es el cangrejo de las nieves en Svalbard, que está cerrado a las flotas europeas pero abierto a Rusia y la propia Noruega, y del segundo es la situación del bacalao del Ártico, que se ha reducido significativamente en favor de Reino Unido. Otro caso significativo es la imposición de aranceles comerciales por descargas de capturas de la UE en puertos noruegos cuando no sucede lo mismo al revés. Este dinero se destina parcialmente a la promoción de los productos pesqueros noruegos en el mercado comunitario. Como nota positiva, celebramos el acercamiento diplomático este año a naciones pesqueras como Islandia, Islas Feroe o Groenlandia, con la que se

han concluido un nuevo protocolo que se aplicará en enero 2025 y tendrá una duración de seis años. Esto dará estabilidad jurídica y permitirá mejorar las relaciones bilaterales con estos países y territorios autónomos en materia de sostenibilidad, cooperación científica, y alianzas en el Atlántico Nororiental. Respecto al Reino Unido existe un foro de diálogo articulado confidencial entre los negociadores de la UE y los Consejos Consultivos donde se informa sobre el estado de aplicación del Tratado de Cooperación y Comercio entre la UE y UK (TCA) no sólo sobre gestión de especies sujetas a posibilidades de pesca, sino de especies sin cuota y medidas de gestión espacial como Áreas Marinas Protegidas. Lo que sí puedo adelantar es que 2025 será un año clave ya que es el último antes de finalizar el acuerdo provisional de reparto de cuotas y se reabrirá la negociación para fijar las claves de reparto definitivas. En resumen nuestras demandas principales es que la UE exija el cumplimiento de límites de pesca sostenibles en consonancia con las obligaciones de la PPC, promueva la adopción de evaluación de estrategias de gestión a largo plazo, un enfoque ecosistémico en la gestión pesquera incluyendo medidas de gestión espacial como VMEs y OECMs, y la mejora del control, cumplimiento y vigilancia de las actividades pesqueras así como la transparencia en el proceso de toma de decisiones entre los Estados costeros.

“La pesca del cangrejo de las nieves en Svalbard está cerrada a las flotas europeas, pero abierta a Rusia y la propia Noruega”

“El LDAC ha contribuido en los últimos 5 años a mejorar la información económica disponible sobre la actividad de la flota de larga distancia”

¿Le gustaría hacer una valoración sobre el creciente aumento de las importaciones en la UE?

La creciente dependencia del mercado comunitario sobre las importaciones es otra de las cuestiones que nos tienen preocupados. De acuerdo con el Observatorio Económico de Productos Pesqueros de la UE (EUMOFA), hemos pasado de tener una ratio 70% / 30% a nuestro favor en la balanza comercial de productos pesqueros procedentes de flotas comunitarias y foráneas se ha pasado a una proporción inversa en un período inferior a 30 años. Según el informe SOFIA de la FAO, las capturas mundiales se han estabilizado en torno a 90 millones de toneladas métricas, pero hay mercados emergentes como China o India que cada vez demandan más pescado en términos de consumo per cápita por el auge de las clases medias. Conocemos por informes indirectos y estudios independientes el potencial impacto en la sobrepesca de stocks que están teniendo las flotas de larga distancia de pabellón o capital chinos, con estándares de trazabilidad y laborales generalmente muy por debajo de los de la UE. Todo ello combinado con la creciente presencia de flotas chinas en caladeros africanos y sudamericanos así como la compra e inversión por parte de empresas de capital público chino en sectores agroalimentarios estratégicos nos hace temer por la viabilidad de la flota europea a medio y largo plazo, al no competir con las mismas herramientas.

¿Cuáles van a ser las próximas actuaciones a desarrollar por la LDAC?

En el LDAC tenemos muchas organizaciones miembros que representan directa o indirectamente empresas pesqueras de capital comunitario con inversiones en países terceros (conocidas como sociedades mixtas). Son principalmente españolas, aunque también hay holandesas, francesas o lituanas.

“Las inversiones europeas del sector pesquero en países terceros (sociedades mixtas) deben ser incluidas y reconocidas por la Política Común de Pesca”



El cangrejo de las nieves de Svalbard.

En el año 2015, celebramos una Conferencia Internacional sobre la Dimensión Exterior de la PPC en Las Palmas en el que se acordó que: Las inversiones europeas del sector pesquero en los países terceros (sociedades mixtas) deben ser incluidas y reconocidas por la Política Común de Pesca.

La UE debe promover un diálogo con los países africanos que fomente el desarrollo de un marco reglamentario para las sociedades mixtas en sus actividades extractiva (aplicable a todos los buques de origen extranjero), de transformación y de comercialización que garantice que las sociedades mixtas operan de manera transparente, no compiten con la pesca artesanal y contribuyen a los objetivos de desarrollo del país en cuestión”.

En mayo de este año, celebramos en Berlín un foro de alto nivel en el que se presentaron numerosos estudios de caso de éxito de empresas españolas y europeas radicadas en países como Senegal, Namibia, Mozambique o Seychelles, entre otras. Asimismo, contamos con la participación de organismos internacionales como la FAO o Unión Africana para analizar propuestas de mejora del marco regulatorio y de aplicación para garantizar inversiones pesqueras sostenibles que beneficien a las poblaciones de estos países mientras contribuyen al abastecimiento de los mercados europeos.

El informe ya está disponible y en 2025 esperamos realizar una guía para prácticas de inversiones pesquera sostenible. 

Para unos
#MaresParaSiempre,
elige el **Sello Azul**

www.msc.org



El comisario Costas Kadis cambia su discurso hacia un mayor aperturismo y diálogo con la pesca

Costas Kadis superó en Bruselas el examen al que lo sometió el Parlamento Europeo para confirmarlo como comisario de Pesca y Océanos de la UE. Ocho eurodiputados españoles le formularon parte de las decenas de preguntas que respondió en un audiencia que se prolongó más de tres horas en la Comisión de Pesca de la Eurocámara. El designado por la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, ratificó que su mandato en los próximos cinco años dependerá de los resultados de la revisión de la Política Común de Pesca, pero insistió en que la gestión se basará en los tres pilares de la sostenibilidad — ambiental, económico y social —, cuidando a los océanos, pero situando a los pescadores, especialmente los artesanales, y a los acuicultores «en el centro» de las políticas



El comisario de Pesca Costas Kadis ha presentado su carta de misión en el que presenta los objetivos de su actuación

CERCANÍA Y DIÁLOGO

Objetivo: Establecer un nuevo enfoque de proximidad y comunicación

Más cerca de las empresas y personas

- Visitas regulares a Estados miembros y comunidades costeras
- Apoyo directo a proyectos locales para visibilizar el impacto de la UE

Nueva era de diálogo

- Organización de diálogos anuales con ciudadanos y personas interesadas
- Participación activa a foros locales y regionales

Transparencia y representación

- Refuerzo de la relación con el Parlamento europeo y los Estados miembros
- Lucha contra la desinformación mediante la información precisa

SIMPLIFICACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

Objetivo: Mejorar la gestión y fomentar la sostenibilidad de la pesca y de los océanos

Simplificación administrativa

- Reducción de las cargas administrativas hasta un 35 % para las pymes
- Digitalización para mejorar la eficiencia

Visión a largo plazo

- Evaluación integral de la Política de Pesca Común considerando dimensiones económica, ambientales y sociales
- Nuevas estrategias para apoyar la competitividad y la sostenibilidad de la pesca de la acuicultura

Seguridad alimentaria europea

- Garantizar la estabilidad en el acceso a las aguas vecinas
- Defensa frente a la competencia global desleal

LIDERAZGO GLOBAL Y ADAPTACIÓN

Objetivo: Posicionar a la UE como líder en gobernanza oceánica y acción climática

Liderazgo de los océanos

- Desarrollo del Pacto Europeo por los océanos para una gestión coherente
- Promoción de áreas marinas protegidas (30 % en alta mar para 2030)
- Diplomacia oceánica enfocada en gobernanza internacional

Adaptación al cambio climático

- Contribuir al Plan de Adaptación Climática mitigando impactos en zonas costeras
- Exploración de reservas de carbono azul y nuevos modelos económicos para comunidades costeras

Innovación y conocimiento

- Estrategia de investigación e innovación en océanos
- Apoyo a comunidades mediante conocimiento y tecnología

Estabilidad en las cuotas en la costa y reducción en Gran Sol

TACs y cuotas en AGUAS IBERICAS 2025

Nombre stock	Nombre especie	Zona Sable	TAC ESP 2024	CUOTA ADOPTADA O UE 2025	TAC ADOPTADO UE 2025	CUOTA ADOPTADA ESP 2025	% diferencia propuesta COM TAC 2024	% diferencia propuesta COM cuota ESP 2024
POU0402	Abadejo (<i>Pollachius pollachius</i>)	Zona Sable	959	963	959	963	0,0	0,0
POU0403	Abadejo (<i>Pollachius pollachius</i>)	Zona IIc	108	97	108	97	0,0	0,0
POU0411	Abadejo (<i>Pollachius pollachius</i>)	Zona 9, 10 y COPACI 34.1.1	132	128	132	128	0,0	0,0
SPF0402	Cigala (<i>Nephrops norvegicus</i>)	Zonas Sable	3.977	299	2.982	179	-25,0	-25,1
SPF0403	Cigala (<i>Nephrops norvegicus</i>)	Unidad Funcional 31 Zona IIc	12,4	12,4	25,0	25,0	100,0	101,6
SPF0411	Cigala (<i>Nephrops norvegicus</i>)	Zonas 9 y 10; Union waters of CECAF 34.1.1	239	60	239	60	0,0	0,0
SPF0401	Cigala (<i>Nephrops norvegicus</i>)	Unidad Funcional 30 Golfo de Cádiz	32	30	32	30	0,0	0,0
LEP0411	Gallo (<i>Lepidorhombus spp.</i>)	Zonas 9, 9 y 10; Union waters of CECAF 34.1.1	3.477	3.216	4.270	3.942	22,8	22,8
TRU0401	Jurel (<i>Trachurus spp.</i>)	Zona 9	14.420	4.003	56.694	14.668	65,9	-65,9
SOE0401	Lenguado (<i>Solea solea</i>)	Zona IIa y IIc	2.433	5	2.476	6	1,4	20,0
MER0411	Merluza (<i>Merluccius merluccius</i>)	Zonas IIc, 9 and 10; Union waters of CECAF 34.1.1	17.065	10.901	17.115	10.934	6,3	0,3

Los pescadores españoles acogen con desigual medida la aprobación del Consejo de Ministros de la U con importantes cifras en las cuotas de rape, jurel oeste o cigala, en la costa española, pero una reducción del 20 por ciento en la merluza de Gran Sole. Sin embargo, en el Golfo de Cádiz se ha logrado mantener la cuota de cigala para la unidad funcional 30 (32 toneladas) y revertir la propuesta inicial de recorte de seis toneladas. “De esta forma, aseguramos la estabilidad de la actividad de la flota arrastrera”, ha remarcado el ministro, Luis Planas.

En las tres zonas de pesca de abadejos se mantienen las cantidades fijadas para este año (388 toneladas) y se incluye el incremento que se logró al tener en cuenta los datos socioeconómicos aportados por el Gobierno de España. Según el ministro se trata de “una excelente noticia”, no sólo por el hecho de que la Comisión Europea haya considerado la información socioeconómica aportada por los Estados miembros involucrados para la determinación de las cuotas de algunas especies, sino que se hayan traducido en un plus de cuota.

La merluza sur, que es una de las especies más apreciadas por los consumidores y de mayor valor añadido para los

buques españoles, consolida su cifra de capturas (10.953 toneladas), gracias al buen estado de la pesquería. Esta cantidad permite la estabilidad de la flota tanto del Cantábrico noroeste como del golfo de Cádiz.

El ministro ha remarcado las subidas en otras especies de gran interés en los mercados como el gallo sur (3.942 toneladas, 732 más que el año anterior), rape sur (4.340 toneladas, 625 más que en 2024) y en la cigala de la unidad funcional 31, que duplica su cuota (de 12,4 a 25 toneladas).

Acuerdo pesquero UE-Noruega

El acuerdo con Noruega permite aumentar las posibilidades de pesca de bacalao en aguas exclusivas de este país

nórdico, así como los accesos mutuos en el Mar del Norte. La flota gallega es de las más beneficiada por esta medida.

Las posibilidades de pesca de bacalao ártico para la flota de la Unión Europea, ha pasado de 9.983 toneladas a 10.316. La cuota española, una cuarta parte del total comunitario, pasa de las 2.533 toneladas de este año a 2.617 en 2025 (un 3 % más). Además, se mantienen las mismas posibilidades de gallineta ártica, con un total de 106 toneladas explotadas también por la flota bacaladera española.

El ministro ha apuntado otro logro relevante para la flota española como la fijación de un mecanismo de intercambio de posibilidades de pesca entre los Estados miembros para solucionar el problema de las capturas accesorias (especies a las que no se dirige principalmente la actividad pesquera, pero que son capturados de forma accidental y para las que es necesario tener cuotas). “La pesca es una actividad económica muy controlada y reglamentada, medioambientalmente muy sostenible”, ha enfatizado el ministro.

En este sentido, ha explicado que a primeros de año, Francia y Alemania, los únicos Estados miembros que tienen estas posibilidades de pesca para capturas accesorias, pondrán obligatoriamente a disposición del resto de países el 20 % de dichas cuotas para poder así realizar los intercambios necesarios.

Acuerdo pesquero UE- Reino Unido

En lo que se refiere al Acuerdo de Comercio y Cooperación de la Unión Europea-Reino Unido sobre posibilidades de pesca para 2025, se han alcanzado los principales objetivos para España, tras semanas de negociación. De

TACs ACORDADOS ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y REINO UNIDO (DEFINITIVOS)

ESPECIE	ZONAS DE PESCA	TAC GLOBAL (incluyendo UK) acordado 2025 en toneladas	Cuota inicial ESP 2025 en toneladas	% VARIACIÓN TAC 2024vs2025	% VARIACIÓN 2024vs2025
Abadejo	Aguas de la Union y aguas internacionales de 5b; 6 y de la 12 y 14	77	1	-17,20 %	0,00 %
Abadejo	7. Aguas de Irlanda	689	1	-17,19 %	0,00 %
Brosmio	5, 6 Y 7	6.940	333	0,00 %	-0,30 %
Cigala	7. Aguas de Irlanda	16.689	864	-11,71 %	-12,82 %
Cigala	7I - Porcupine Bank special condition(UF16)	3.488	1.052	-23,51 %	-23,49 %
Gallo	Aguas de la Union y aguas internacionales of 5b; 6 y de la 12 y 14	5.847	539	-3,02 %	-4,77 %
Gallo	7. Aguas de Irlanda	20.030	5.496	-8,93 %	-9,75 %
Gallo	8abde. Aguas de Francia, Golfo de Vizcaya.	1.981	1.042	-8,92 %	-13,46 %
Jurel	Aguas de la UE 4b, 4c y 7d	970	5	-90,03 %	-91,38 %
Jurel	2a, 4a, 5, 7, 8, 12 y 12	65.221	6.719	392,23 %	415,66 %
Jurel	8c	10.324	8.751	392,32 %	365,97 %
Maruca	Aguas UE e internacionales de las 6,	10.907	2.816	0,00 %	-0,53 %

este acuerdo se beneficiarán cerca de 90 barcos de la cornisa cantábrica (principalmente gallegos y vascos) que faenan en estas aguas compartidas.

El ministro ha puesto en valor que se haya limitado el descenso de la cuota de merluza norte al 20 %, 8 puntos menos de lo que inicialmente proponía el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, por sus siglas en inglés). España dispondrá de una cuota de 15.914 toneladas.

En lo que se refiere al jurel, tras varios años con cuota cero, pero sí accesoria, la recomendación de ICES establece unas capturas de unas 75.000 toneladas para el conjunto de la UE.

“Esta importante subida para 2025 permite a la flota española recuperar la pesca dirigida para el jurel, que casi multiplica su cuota por 5”, ha valorado Planas, ya que hasta ahora solo se trataba de pesca accesoria y, por tanto, con menor rentabilidad económica que la pesca dirigida. La pesca del jurel sube en dos zonas de pesca clave hasta un total de 6.719 toneladas en la zona 2a-14 (1.303 toneladas en 2024) y 8.751 toneladas de la zona 8c (1.878 toneladas en 2024). “Estoy muy satisfecho de este resultado,

porque estas cantidades supondrán un importante alivio para las flotas del Cantábrico noroeste, en especial la flota de cerco y arrastre, así como para la de Gran Sol”, afirmó el ministro. En el caso del besugo de las zonas 6, 7 y 8, se mantiene la cuota accesoria del año pasado (85 toneladas). Se trata, según ha explicado el ministro, de una “cifra relevante, porque se planteaba una cuota cero, que ponía en serias dificultades a las flotas del Cantábrico noroeste y de Gran Sol”. El ministro ha destacado que con esta cifra “aseguramos que la flota pueda salir a pescar, porque el besugo es una especie de captura accesoria inevitable y para la que es necesario tener cuota”. Las posibilidades de captura de rape norte, otro pez comercialmente muy apreciado, sube globalmente un 54 %, hasta las 3.817 toneladas. 

Maruca azul	Aguas UE e internacionales de la 5b, 6 y 7	11.159	343	1,70 %	0,88 %
Maruca azul	Aguas internacionales de la 12	38	37	-38,71 %	-37,29 %
Merluza	Aguas de la 5b, 6, 7, 12 y 14	32.479	9.244	-20,00 %	-20,23 %
Merluza	8abde. Aguas de Francia, Golfo de Vizcaya.	22.026	6.670	-20,00 %	-21,26 %
Rape	6; Aguas de la Union y aguas internacionales de la 5b y 12 y 14	11.104	342	172,02 %	167,19 %
Rape	7. Aguas de Irlanda	47.559	1.631	-1,28 %	-1,87 %
Rape	8abde. Aguas de Francia, Golfo de Vizcaya.	12.741	1.844	-1,28 %	-6,21 %
Raya mosaico	7d y 7e	3.784	319	-4,78 %	-5,90 %
Raya de ojos	7e	16	2	0,00 %	0,00 %
Raya de ojos	7f y 7g	103	7	19,77 %	16,67 %
Raya mosaico	Aguas de la UE de 6a, 6b, 7a-c y 7e-k	9.430	957	-3,34 %	-3,92 %
Rayas	Aguas de la 8	33	10	0,00 %	0,00 %

Los pescadores del Mediterráneo tendrán que cumplir vedas y cambios en los artes de pesca para faenar los mismos días

El Consejo de Ministros suavizó un tanto su medida de reducción del 79 por ciento de los días de faenas con un acuerdo final que contempla poder mantener los mismos días de pesca que en 2024 si se aplican determinadas medidas de gestión que tienen que ver con el tamaño de las mallas, las vedas y los artes de pesca. Se proponen seis medidas y bastaría con la aplicación de dos de ellas para poder recuperar la totalidad de los días de pesca.

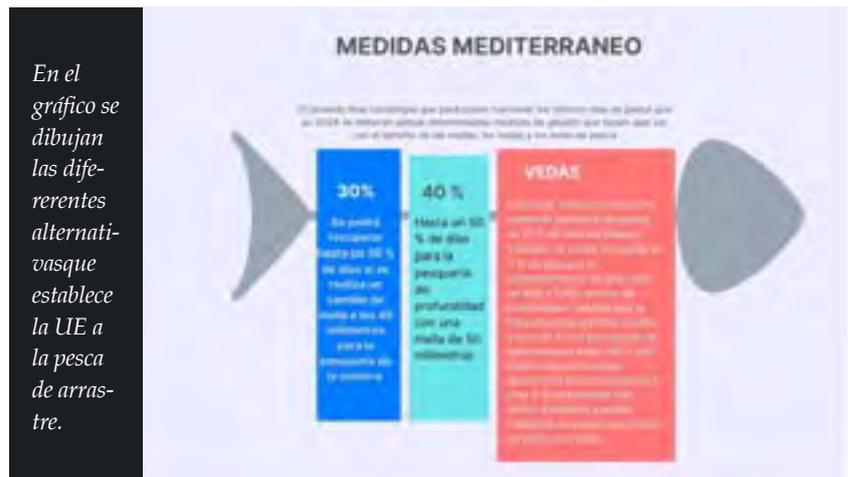
Así, se podrá recuperar hasta un 30 % de días si se realiza un cambio de malla a los 45 milímetros para la pesquería de la costera y hasta un 50 % para la pesquería de profundidad con una malla de 50 milímetros.

En cuanto a vedas, la aplicación de una temporal de cuatro semanas permitirá recuperar un 15 % de días de trabajo.

También se podrá recuperar un 3 % de días por el establecimiento de una veda de 800 a 1.000 metros de profundidad, medida que la flota española ya lleva a cabo, y otro 10 % con una parada de seis semanas entre 100 y 500 metros de profundidad. Igualmente podrá recuperarse otro 3 % de jornadas si el sector establece puertas voladoras que parte de la flota ya utiliza con éxito.

La Comisión se ha comprometido a facilitar el acceso a fondos europeos para financiar las medidas incluidas en el mecanismo de compensación de días.

En el gráfico se dibujan las diferentes alternativas que establece la UE a la pesca de arrastre.



Los pescadores se movilizaron a lo largo de dos días en Madrid

Con respecto a la gamba roja se ha conseguido en las negociaciones que el recorte propuesto bajara del 30 % al 10 %.

Los pescadores de Palamós ya vienen aplicando algunas de las medidas de malla de 50 milímetros y establecen unos costes de 70.000 euros para po-

der llevar a cabo la aprobación de estas medidas. Sin embargo otros pescadores como los de Caleta Vélez, en Málaga, consideraban que «la inversión realizada y los menores días de faena convertían la pesca inviable a consecuencia de los menores ingresos que iba a producir».



«La financiación sostenible es esencial para una economía equilibrada»

El consejero do Mar, Alfonso Villares, y el presidente de la Fundación Nueva Pescanova, José María Benavent, inauguraron la segunda edición del Foro Galicia de Sostenibilidad Global de Productos del Mar GSSG (Global Sustainable Seafood Galicia Forum) en la sede Afundación de Vigo.

La primera intervención corrió a cargo de **Nada Bougouss**, responsable de Pesca del Equipo de Desarrollo de la Cadena de Valor, División de Pesca y Acuicultura de la FAO, con su ponencia, "FAO/SOFIA 2024. Más allá de una visión global habló sobre la importancia cobrada por la acuicultura. También a señaló que en los dos años que separan las últimas ediciones la sostenibilidad pesquera se ha deteriorado un 2,3 %. «Eso significa que se necesitan muchos más esfuerzos para asegurar la supervivencia futura de las poblaciones de especies marinas, pero también quedó claro que no se va por mal camino. Porque si bien es cierto que ha habido un retroceso a nivel global, no

lo es menos que el 79 % de las diez principales especies capturadas se explotan al nivel del rendimiento máximo sostenible (RMS), al igual que el 80 % de los túnidos.. Bougouss ilustró a través de dicho informe cómo evoluciona el sector desde el punto de vista de la salud de los recursos naturales y de su contribución social, y cuál es la posición de la acuicultura como complemento a la pesca para atender la creciente demanda de los productos del mar.

En cuanto a la Visión del Sur. **Silvia Makgone**, Viceministra de Pesca y Recursos Marinos de Namibia habló de la experiencia de Namibia que aporta 17.000 empleos en la pesca y ofrece apoyo a muchas empresas y de forma directa en sistemas fluviales repercuten sobre la vida de 250.000 personas. En la ponencia, presentó la gestión del Ministerio de Pesca y Recursos Marinos de Namibia, centrándose en la sostenibilidad de los recursos acuáticos

«En dos años la sostenibilidad pesquera se ha reducido un 2,3%»

vivos y en la promoción de la acuicultura, así como su encaje dentro de su estrategia de economía azul sostenible. "Los productos de Namibia tienen acceso a mercados internacionales de gran valor. El 80 por ciento de sus capturas permisibles son descargadas generando un importante valor. Merluza, jurel o la langosta de roca, sardinas están sobreexplotados y es necesaria su reconstrucción, donde añadir valor, la diversificación son prioritarios para que todos los procesos económicos sean sostenibles". Abogó por un estudio de mercado integral para conseguir rentabilidad a las capturas y también solicitó recursos para un aprovechamiento de las focas". Mostró la

serie de reservas creadas y solicitó recursos contra la pesca ilegal "por suponer un gran obstáculo al desarrollo de las comunidades por generar pérdidas notables para los que sus sustento es básico".

En una mesa redonda se habló sobre las repercusiones del cambio climático con las migraciones de especies en el Sur de África como estaba ocurriendo en otros puntos del planeta que había obligado a introducir estudios para comparar el estado de stocks compartidos por las diferencias de temperatura. "Se mueven hacia el Norte o el Sur, en todos los sitios y el cambio climático exige una respuesta. Ahora bien se requiere una mejora de gestión". Los ponentes quisieron dar su protagonismo a la ciencia como eje principal al que había que recurrir para "aprender experiencias que podamos llevar a cabo", explicó **Silvia Makgone**, de Namibia. "Pongamos todo en conjunto para seguir avanzando", exclamó. Por su parte Árida M. Matizasen dijo que "el pescado es importante y producen proteínas. Nuestros cerebros son más pequeños porque comemos menos pescado. Debemos ser sensatos para que la pesca y acuicultura sean un beneficio para la humanidad. La colaboración mundial, su consumo nos va permitir ser más fuertes". Todos ellos debatieron en la mesa redonda posterior, moderada por Øyvind Ihle, CEO de Global Sustainable Seafood Initiative (GSSI), perteneciente a una asociación público-privada con más de cien organizaciones de todo el mundo unidas para impulsar productos del mar más sostenibles para todos y preservar los recursos acuáticos para el futuro. En otra sesión se abordó la: Sostenibilidad de los productos del mar: Regulación o voluntariedad. Así, La visión regulatoria, fue abordada por Antonio Basanta, Director General de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica (Consellería do Mar, Xunta de Galicia) quien habló que ambos conceptos deben "contar con la misma pista de baile, entre dos que aporten como bailando juntos, una adaptación de la Administración con el sector y este último con la Administración, dentro de una flexibilidad y responsabi-

«Los bonos verdes y azules pueden maximizar beneficios y superar desafíos»

La quinta sesión del II Foro GSSG se centró en la ¿Financiación azul como catalizador de un sector de productos del mar más sostenible o viceversa?. Para ahondar en el tema, Julián Romero, presidente del Observatorio Español de la Financiación Sostenible (Ofiso), ofreció su visión sobre La financiación sostenible/azul como palanca para la mejora. Romero presentó, desde la experiencia de Ofiso, qué caracteriza la financiación sostenible/azul y cómo ésta ayuda se puede canalizar a la adopción de una actuación responsable en la industria pesquera, y con ello contribuye a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de la ONU. Durante su intervención, aseguró que la financiación sostenible es esencial para el futuro de España ya que aporta estabilidad económica y beneficios ambientales y resalta que un compromiso más profundo por parte de todos los sectores puede maximizar los beneficios y superar los desafíos. "La financiación sostenible es más que una tendencia: es el futuro para una economía equilibrada y resiliente", apuntó.

Cabe referirse que el mercado de financiación sostenible en España continuó creciendo y alcanzó en conjunto en 2023 los 60.788 millones de euros, experimentando un avance del 1% además de contar con nuevas fórmulas y nuevos participantes. Es un activo financiero importante hasta el punto de que, en el 2021, alcanzó el billón de euros; un billón europeo, el de los «doce ceros», explicó Julián Ro-

mero, presidente del Observatorio Español de España. En esta dirección, la financiación sostenible ha tenido un crecimiento espectacular, al menos hasta el 2021, cuando comenzó a ralentizarse sin que eso impidiese que en el 2023 «las instituciones españolas se anotasen dicho récord» Los activos sostenibles aquellos que se emplean en proyectos que tienen beneficios sociales, medioambientales y de responsabilidad social (ESG, por sus siglas en inglés). Romero, que situó en el 2007 la prehistoria de los bonos verdes con la emisión del primero por parte del Banco Europeo de Inversiones al que siguió un año después el del Banco Mundial, data en el 2018 su despegue, con el plan de finanzas sostenibles que dio pie a la incorporación de los fondos soberanos, ganando en volumen y liquidez. Si la guerra de Ucrania, con su subida de tipos, trajo una ralentización del mercado, los productos sostenibles han seguido ganando terreno en España. Así, si se deja de lado los bonos del Tesoro Público, «18 de cada cien euros de financiación han sido de naturaleza sostenible» y, en cuanto a los préstamos ligados a la sostenibilidad, concentran 2 de cada 3 euros financiados por esta vía». En definitiva, la financiación sostenible, a la que se puede optar vía compromisos y que siempre requiere una verificación externa, es, más que una tendencia, «el futuro para una economía equilibrada y resiliente» y un «compromiso más profundo por parte de todos los sectores puede maximizar los beneficios y superar los desafíos», resumió el presidente del Ofiso.

lidad de construir junto un escenario de sostenibilidad económica, social y ambiental, basado en la cooperación".

Por su parte, **Emily Howgate**, líder de Enlace Área Océano WBA ilustró sobre cómo las empresas pueden comprometerse con la actividad sostenible de forma voluntaria y transparente más allá de la regulación. Recomendó la utilización de la humildad "para aprender del pasado, customizar y la voluntariedad que permita cumplir los reglamentos.

La mesa redonda posterior estuvo coordinada por **Susan Steele**, directora ejecutiva de la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA), organismo de la UE con sede en Vigo.

Por su parte, el presidente de la Fundación Nueva Pescanova, José María Benavent, resaltó cómo "los que trabajamos en este sector, desde sus múltiples vertientes, compartimos el objetivo sostenible; toca avanzar en el camino para lograrlo". Tras un somero repaso del programa del evento, Benavent expresó su confianza en que el

debate desde Vigo "aporte nuevas perspectivas acerca de la situación, las prioridades y los desafíos a los que se enfrenta el sector de la pesca y la acuicultura en la búsqueda de la sostenibilidad". Benavent recordó el doble

Los ponentes quieren que la ciencia cobre el protagonismo principal en el cuidado de los océanos

propósito del Foro GSSG: "enriquecer, desde Galicia, el diálogo sobre la situación actual del sector de los productos del mar y reforzar los cimientos sobre los que ha de asentarse el futuro sostenible del sector".

En el acto de inauguración tomó parte, además, la subdirectora general de Acuicultura y Comercialización Pes-

quera del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carola González Kessler.

El Foro GSSG está promovido por la Fundación Nueva Pescanova y la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, y cuenta con el apoyo del Grupo Nueva Pescanova y Abanca. Numerosos representantes de instituciones, organizaciones y empresas del sector pesquero se dieron cita en la inauguración del foro como la delegada territorial de la Xunta de Galicia en Vigo, Ana Ortiz; el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Carlos Botana; el presidente de la Confederación de Empresarios de Galicia (CEG), Juan Manuel Vieites; el presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), Javier Touza; la Vicerrectora de Investigación, Transferencia e Innovación de la Universidad de Vigo, María Belén Rubio Armesto, y la directora del Centro Tecnológico del Mar (CETMAR), Rosa Chapela, entre otros

UN NUEVO CONCEPTO POR LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

En el segundo día se abordó 'La asimetría entre grandes y pequeños actores', que dio voz a las grandes compañías con la exposición de Dave Robb, responsable de Sostenibilidad del Grupo Cargill Aqua Nutrition y miembro de Seafood Business for Ocean Stewardship SeaBOS, asociación que reúne a nueve de las mayores empresas de productos del mar en el mundo.

Dave Robb presentó las prioridades y retos de SeaBOS desde el punto de vista de la sostenibilidad en sus tres pilares, ambiental, económico y social con mención también a la empresa Cargill.

Por su parte, el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, habló de 'La visión de los pequeños', explicando los retos de la Federación en materia de sostenibilidad. Entre las prioridades de la Federación están la apuesta por la equidad, la inclusión, el relevo generacional, la gobernanza y la cooperación comunitaria, a la que han denominado sostenibilidad ecosocial, donde peces y el resto de todos los Productos del Mar conviven con los Pescadores y resto de profesionales y sus comunidades, empresas y familias del sector.

La mesa redonda posterior, moderada por Nuno Cosme, director corporativo de Sostenibilidad y RSC del Grupo Nueva Pescanova, identificó en qué punto se encuentran las grandes, medianas y pequeñas empresas del sector en el camino de la actuación responsable.

Bilbao Exhibition Centre
19-21 marzo 2025



WORLD MARITIME WEEK

Innovation, Knowledge & Networking



euromaritime



MARINE
ENERGY
week

Partners principales



Foro Marítimo Vasco
Euzkoaldea Ikas Klusterrag



Cluster Energía
Euzkoaldea Ikas Klusterrag



Uniport
Bilbao

Partner institucional



GRUPO
spri
BILBAO



Euzko Ikas Klusterrag
Euzkoaldea Ikas Klusterrag

Organizador



BILBAO
EXHIBITION
CENTRE

Las OPPS ven prioritario que el productor adquiera mayor protagonismo en la comercialización

La VIII Conferencia Nacional de Organizaciones de Productores Pesqueros, celebrada en Madrid, analizó la importancia de las OPPs, las tecnologías selectivas de la pesca, y los frentes que preocupan al sector pesquero como la reducción del consumo de pescado y la adquisición de un mayor protagonismo en la comercialización. Prueba de la importancia de las OPPs se indicó que el tanto por ciento del máximo subvencionable ha pasado del 3 % al 12 % del valor de su producción, modificado por un real decreto.

La directora de Ordenación Pesquera, **Aurora de Blas Carbonero**, mostró el crecimiento de la representatividad de las OPPs y abrió el turno de intervenciones a **Antonio Nieto**, de Pesca España, quien apuntó que «comprobamos que nos habían ganado el relato en la comunicación y nos teníamos que posicionar. Las noticias falsas era muy común oír. Por ello, en lugar de comunicar lo que nosotros queremos es escuchar al consumidor. No tiene sentido comunicar lo mismo para todo del mundo, cuando los públicos son muy diferentes». Nieto explicó que «nuestra prioridad fue captar al público joven y dar cuenta con sus códigos y canales los beneficios para la salud del pescado». Asimismo mostró un vídeo en el que se trataban de resolver las dudas para la compra de pescado, con el fin de atraer al consumidor a la compra de especies. «Estamos yendo a las escuelas, con una pequeña pescadería, en el que los escolares se asombran cuando conocen las especies que se pueden consumir». También se han hecho campañas del cadmio, selenio y eliminación del mercurio o la gamba entre otros.

Miren Garmendia, OPEGI, habló del ámbito de la promoción y difusión, donde «tratamos de poner en valor la profesión pesquera para poder atraer a los jóvenes a la actividad pesquera». También mostró su preocupación por el descenso del consumo de

Pesca Extractiva

-37 OPPs + 2 AOP

-25,10 % de la flota (2.121 buques)

Acuicultura

-4. OPPs

-27,25 % de las instalaciones acuícolas (1370)

pescado. Para ello, mostró la iniciativa Kofradia Itxas Etxea, ubicada en el puerto donostiarra, «con la divulgación de la pesca sobre la juventud. Queremos llegar a ese joven de 16 años que se plantea trabajar en la mar con lo que tenemos que estar en las redes sociales». También la OPP guipuzcoana pone en marcha «productos atractivos para los jóvenes con un espacio gastronómico, en el puerto de Donostia, antes utilizado como lonja, en el que se sirven menús, pintxos, tratando de llegar al público local». La iniciativa Izan Arrantzale también fue citada, «para invitar a los pescadores a la pesca, en el que de enseñan cómo es un barco y se hacen excursiones para que sean pescadores durante un día». Esta iniciativa se ha llevado a cabo en Getaria, Hondarribia, Pasaia y también se llevan a cabo visitas a lonjas. «Hemos detectado que los escolares son incapaces de identificar el pescado que se sirven en los comedores, un aspecto que no se transmite ya entre las familias. La divulgación del sector pesquero es prioritaria. Hemos vivido de espaldas a la sociedad. Se está perdiendo el conocimiento para embotar el bonito y queremos que el público conozca el mundo de la mar. Hacemos maridajes según la campaña de temporada, otra de nuestras actividades». Por otro lado, Garmendia dio a conocer la presentación de talleres con otros sectores como con Palamós, e Isla Cristina «para tratar de buscar sinergias y mostrar otras experiencias». Por medio de una App se dieron a conocer la biología y todos los aspectos en Kofradia, todo ello encaminado encaminar a los jóvenes vascos hacia el mundo de la pesca», finalizó Garmendia de OPEGI.

Javier Ojeda, de OPROMAR, explicó la creación de una marca colectiva, para acuicultura, dentro de las OPPs, en el año 2015, en un momento en el que no se concedían subvenciones: Pescado Español-Pescado Fresco, Crianza de los Mares. «Es una marca que se aplica sobre las ventas de productos de acuicultura en las pescaderías, acompañada de una campaña, en el que se muestran la importancia de sus productos. Si te va lo fresco elige lo nuestro. Así, de Crianza de Nuestros Mares se pasó a Crianza de ríos y mares de España. Crianza de lubina de España y Crianza de Trucha de España. Ojeda también dijo que «hay que promocionar el consumo. No podemos competir. entre nosotros Si todos los consumidores ven más mensajes de pescado todos se beneficiarán. España es el país más rico del mundo y hemos comprobado que el origen es una motivación de la compra. Un 88 por ciento de los encuestados están dispuestos a pagar más precio. Un 98 por ciento considera que los productos de acuicultura les aportan frescura y tienen una buena opinión». Por ello, puso como factores claves de promoción «el de la notoriedad del sello, el posicionamiento con el origen español y la transmisión del pescado fresco». Ojeda mostró que «el dinero es fundamental y eso se puede comprobar en todo lo que destina, para campañas de promoción el Consejo de Productos del Mar de Noruega»

Gabriel Ocaña, de Interfish, abrió su turno con el Lema. «Llena tu mesa de Mar» refiriéndose a la unión lograda con Orpagu, Opromar, OP Burela, Conxemar. Su última campaña trató promocionar el pez espada, la tintorera y el marrajo, bajo el objetivo de aumentar su conocimiento frente a los bajos precios en origen. «Son pescados protectores de los órganos del cuerpo humano, la salud, la vida, el Medio Ambiente, su fácil preparación y que llegan a proteger tú bolsillo», eran cuñas de radio que se lanzaron en Andalucía, Murcia, acompañada de siete recetas, bajo un presupuesto de 380.000 euros. «Hemos tenido 4,5 millones de impactos y nos hemos dirigido a un complejo.

En una segunda sesión de ponencias se hablaron de proyectos de innovación que habían desarrollado las OPPs- Desde Opagac, **Jorge Lopez Gómez-Caro**, habló del proyecto 'Selectuna' con un proyecto de pesca selectiva, con la empresa Satlink, iniciado en mayo del 2024 «en el que pudimos conocer las especies objetivos con el despliegue de más de 1.500 boyas inteligentes de la tecnológica Satlink en los tres océanos de faena del atún tropical (Atlántico, Pacífico e Índico), con el objetivo de aumentar la selectividad de la pesca, optimizando así las capturas de especies cuya explotación es sostenible y evitando la captura de aquellas más vulnerables. Pensamos que

En la conferencia se mostraron proyectos pioneros como Selectuna, buques salvavidas, drones y planes de comercialización

este proyecto no puede ser de dos años sino que tiene que pasar a ser de 4 o 5 años. Para innovar tienes que contar con el apoyo de empresas que busquen financiación. Hay mucho inventado, pero se puede dar una vuelta de tuerca hablando con las empresas para buscar la financiación adecuada». El proyecto ha sido subvencionado por OPAGAC con 1.225.000 euros y 745.000 euros por Satlink.

Edelmiro Ulloa, de Arbi, explicó las pruebas realizadas con un buque salvavidas rígido instalado en el barco Peinado do Costal, junto a las dificultades del proyecto. Se trata de un bote salvavidas cerrado y con propulsión. «Pensábamos que era un tarea sencilla, pero al trabajar con el astillero nos dimos cuenta que el proyecto tenía más complicación».

Francisco Fernández dio cuenta la utilización de drones en la flota de ANACEF dirigido a mejorar la seguridad de los tripulantes.

Elvira Morote, del a OP 71 de Almería, cuenta con 40-45 barcos de los 2/3 se dedican de las pesquerías mixtas y bajura y 1,3 a la pesca de gamba roja abogó por recuperar el consumo desde las enseñanzas en las escuelas y consideró el cambio de presentaciones en base a la innovación y modernidad. Cuenta con una tiendasas on line, desde el 2010.

Por ORPAGU estuvo representada por su presidente, **Joaquín Cadilla**, de ORPAGU y su gerente, **Juana Parada**, que participaron como ponentes en las mesas redondas dedicadas a la innovación y al comercio y mercado. Cadilla habló de adaptar la propulsión de energía eólica a un palangrero de superficie. «El barco se comportó de forma excelente que era lo que más temía inicialmente. Parecía que el barco le iba la vela, pero el problema era la fuerza de donde sacaba para moverse fue el problema, pero no iba la vela. Nos falló el prototipo, pero habrá que seguir existiendo y buscar otras soluciones. Ahora está en la fase de fabricación de velas y demás». 



COMERCIALIZACIÓN

«Mediante el despiece por ronqueo logramos un valor añadido mayor a nuestras especies»

Juana Parada de Orpagu, organización nacida en 1986, mostró las actuaciones que viene desarrollando para conseguir un retorno al valor añadido de productos, en base a que «la calidad es más importante que la cantidad». Especies como el pez espada han visto reducido precio desde 5 euros-kilo a 3,5 en primera venta, y al no cubrir costes de explotación pusieron en marcha un almacén frigorífico con el que incidir en los precios. «También nos sirve para apoyar un retorno y para trabajar la innovación y la difusión del sector pesquero». En esta camino por la mejora de la comercialización «no queremos ser

uno más sino que hay que hacerlo de forma diferente e introducirlo en nuevos canales y haciendo marca. Si conseguimos que pase de 5 euros kilos a 18 euros kilo conseguiremos, lógicamente, aportar un mayor margen».

En este objetivo, la diferenciación es básica. «En A Guarda, el pez espada rosado cuenta con un gran aprecio entre restaurantes que están dispuestos a pagar mucho más, pero nos pasa que para nuestras especies no ocurre como con la carne que las partes diferentes tienen un precio diferente». A partir de ese momento se han dedica-

Juana Parada explicó como el corte de las especies mediante el ronqueo está aportando un mayor valor añadido a la especie

do a aplicar el sistema de ronqueo con partes diferenciadas de corte de la especies de forma diferentes al despiece tradicional. Este último si posibilita la elaboración masiva de rodajas, lomos, pese a que cuenta con una industria y maquinaria habituada. No obstante la forma antigua de despiece provoca un menor valor. Por su parte el corte por ronqueo han comprobado que otorga mayor variedad de productos, y un aprovechamiento integral con un mayor valor económico y rentabilidad por pieza.

A partir de aquí con la materia prima (lomos, rodajas y ventrescas) se consiguen nuevos formatos, en forma de dados sin piel, ni espinas, preparados (hamburguesas, croquetas, nuggets, albóndigas) tatakis (de pez espada, tinteroera, atún y macerados). La variedad de productos alcanza hasta los lotes para regalos de empresa, lomos en aceite de oliva, trozos y migas, ventrescas. «Todo ello posibilita la reducción de residuos orgánicos, nuevos subproductos, creación de nueva maquinaria para la industria, packagings, muchos beneficios para el conjunto de nuestro sector». dijo Parada.

UN NUEVO CONCEPTO POR LA SOSTENIBILIDAD SOCIAL

Actualmente en España existen 41 organizaciones de productores pesqueros y acuícolas de las que 10 son de gestión estatal y 31 de gestión autonómica. Además, hay 2 asociaciones de organizaciones de productores de ámbito nacional con el objetivo de reforzar el sector y potenciar sus actuaciones a nivel global. Planas recordó que más del 25 % de los buques de la flota española pertenece a alguna de estas organizaciones y aportan un 62 % de las capturas nacionales, lo que supone un 55 % del valor de las ventas de los productos pesqueros. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha destinado, junto al FEMPA, 33 millones de euros en los últimos tres años para reforzar el papel de las organizaciones dentro de la Política Pesquera Común. El ministro Planas expuso que «España ya ha transmitido a la Comisión Europea la necesidad de adoptar un enfoque más ambicioso, especialmente en lo que se refiere a la defensa del producto pesquero comunitario frente a productos de países terceros que no aplican las mismas reglas en términos de control, de sostenibilidad biológica y de condiciones laborales». Debemos avanzar, según el ministro, dijo «hacia una regulación que refuerce el papel de las organizaciones de productores dentro de la economía y seguridad alimentaria europea».

«Las marcas de calidad de cercanía hacen que el productor tenga más beneficios»

COMERCIALIZACIÓN

El secretario y gerente de la OPP 72, Nicolás Fernández señaló que «el potencial de la OPPs «es notable, aunque no nos hemos encontrado desde hace mucho tiempo. En 1988 creamos la OPP 36, pero fracasó porque decidimos comercializar por nuestra cuenta y fracasó con pérdidas de muchos millones y nadie nos ayudó». Contó que «lo importante es vender bien y ya en Conil pidieron un crédito para comprar un camión para transportar el pescado por ferrocarril». Conil cuenta con barcos de enmalle, cerco, artesanales y «estamos reinventándonos y gestionamos 3 lonjas con una facturación de 5 millones de euros, hasta octubre. Antes mandaba el comprador y no el productor que recibe unos precios bajos y existía una pesca recreativa furtiva que dañaba más los precios». Con la pandemia se demandaba seguridad con lo que se planteó la custodia alimentaria que trataba de luchar contra la pesca ilegal y que fue una garantía para el consumidor. «Lo hemos presentado a restaurantes, pescaderías, a la escuela de chefs de Cádiz. Y, esta iniciativa nos ha ido muy bien. Etiquetamos nuestros productos y ofrecemos garantías de selectividad y hasta damos información del patrón que lo ha capturado para que se em-



Nicolás Fernández Muñoz

patice con el productor. Por ello, pusieron en marcha a la clasificación, la identificación y la diferenciación del resto de otras especies podemos ponerlo en un día en un restaurante con un retorno importante para el productor. Las marcas de calidad de cercanía con especies que estamos ofreciendo como la corvina, el pez volador, concha fina, el pulpo son garantía de seguridad».



zunibal MOVED BY THE OCEAN

Escuchamos, observamos, investigamos, aprendemos, evolucionamos.

En Zunibal, llevamos casi 30 años siendo pioneros en soluciones tecnológicas sostenibles para la pesca de atún. Con nuestras tecnologías avanzadas, preservamos los océanos y apoyamos el bienestar de las comunidades pesqueras en todo el mundo.

ICCAT aprueba subir las cuotas de patudo y pez espada y reduce los días de veda

Las decisiones adoptadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), en Limassol (Chipre) han levantado satisfacción en cuanto a la regulación de las pesquerías de túnidos y su ordenación, junto a la implementación de dos nuevos procedimientos de ordenación candidatos (CMP) para el pez espada del Atlántico norte y para el listado occidental y la planificación de un nuevo proceso de evaluación de estrategias de ordenación (MSE) para el atún blanco del Atlántico sur y el tiburón azul del Atlántico. En algunos otros aspectos no se han tomado medidas favorables, pero el balance es satisfactorio.

Tras cinco años de amplios debates sobre el programa plurianual de conservación y ordenación de los túnidos tropicales, se aprobó una nueva medida. Se alcanzó un acuerdo para un nuevo TAC de 73.011 toneladas de patudo, con una nueva tabla de asignación de límites de captura que reservaba 6.100 t para los pequeños capturadores, mientras que el TAC de rabil se mantiene en 110.000 toneladas.

En este sentido, los hitos positivos principales han sido: la adopción de un plan de gestión (MP) del pez espada del Atlántico Norte con un TAC fijado a 3 años; el desarrollo de una hoja de ruta para estrategias de gestión plurianuales (MSE roadmap) para los stocks de tintorera (BSH) del Atlántico Norte y Sur y el atún blanco (ALB) del Atlántico Sur; y medidas

adicionales de control y seguridad de observadores en el mar.

Según **Alexandre Rodríguez**, del Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC), "en cualquier caso, el aumento del TAC para el atún patudo (BET) a 73.000 toneladas y la revisión a la baja a un año de la veda de FADs para cerqueros en el Atlántico de 72 a 45 días dará un "respiro" a la flota cerquera congeladora que mitigará el impacto socioeconómico al menos en 2025. También a destacar el reconocimiento de la especificidad de las regiones ultraperiféricas de la UE por primera vez".

Según incidía Rodríguez, "la gran decepción, aunque esperada fue el bloqueo a la pro-



Ernesto Penas preside la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico, ICCAT

El nuevo Total Admisible de Capturas (TAC) de patudo es de 73.000 toneladas, con un incremento de 11.000 toneladas con respecto al año anterior

puesta de aletas adheridas por 16 años consecutivo por parte de Japón y China, esta con un simple no, con un amago de llamada a la votación por parte de Belize. La esperanza es la promesa de Japón de proponer una medida el próximo año basada en la evaluación de la eficacia en la aplicación de las medidas alternativas en vigor en la WCPFC".

Sin demostrarse la eficacia de la moratoria

Además, también se acordó una veda a la pesca de 45 días (del 17 de marzo al 30 de abril), así como la limitación del uso de DCP (288 por buque pesquero a partir de 2026) frente a los 300 actuales.

De 72 a 45 días la veda en el Atlántico

Por parte de **Europeche Tuna Group** se valoró que "la medida llega tarde". La Unión Europea, Costa de Marfil y los países centroamericanos fueron los impulsores de la iniciativa para reducir de 72 a 45 días la moratoria de los FAD del Atlántico impuesta por ICCAT durante cinco años, que finalmente salió adelante. "El Comité Permanente de Investigación y Estadísticas (SCRS) de la ICCAT no pudo demostrar la eficacia de la moratoria para proteger el stock de atún patudo y concluyó que no es necesaria una moratoria para mantener la salud de la especie, ya que el total admisible de capturas (TAC) y su distribución han demostrado ser suficientes", resalta Europêche.

Asimismo, esta organización considera «relevante que la medida se alinee con las recomendaciones científicas del comité de ICCAT, que no ha podido demostrar la eficacia de esta veda para proteger el stock de atún patudo, actualmente bajo un programa de recuperación a 15 años (2020-2034)».

Según las conclusiones de este comité, la moratoria no es necesaria para garantizar la salud del stock, ya que el Límite Máximo de Captura (TAC) y su distribución han sido suficientes. No obstante, ante la falta de una asignación específica para el stock de rabil, el comité científico ha recomendado mantener una veda a la pesca con FAD de mínimo 30 días, a pesar de que las últimas evaluaciones indican que esta especie no está sobreexplotada ni sujeta a sobrepesca.

La reducción de la veda en el Atlántico de 72 días pasa a 45, aunque se considera que «llega tarde»

Europêche aprecia también el apoyo de la Unión Europea (UE) a la adopción de esta medida por tener en cuenta criterios científicos, pero también socioeconómicamente proporcionados. La flota considera que se trata de una buena señal de cara al próximo mandato del comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis, y "confía así en recuperar parte de la rentabilidad perdida y avanzar hacia un modelo de gestión más equilibrado que proteja tanto la sostenibilidad de los recursos como los intereses de las comunidades que dependen de esta actividad".

A este respecto, Europêche señala que la veda a la pesca con FAD ha tenido graves consecuencias socioeconómicas, especialmente para las conserveras africanas. Muchas de ellas, particularmente en Costa de Marfil y Cabo Verde, se vieron obligadas a cerrar, lo que implicó la pérdida de miles de puestos de trabajo, principalmente ocupados por mujeres que sustentaban a sus familias. En paralelo, la flota de cerco comunitaria operativa en las aguas reguladas por la ICCAT se redujo a la mitad, incluyendo el cese de actividad de dos compañías europeas que dependían exclusivamente del Atlántico.

Además, ICCAT ha acordado límites de captura para el patudo y medidas específicas para garantizar la explotación sostenible del pez espada del Atlántico Norte. Asimismo, se han establecido objetivos operativos iniciales para la gestión del atún blanco del Atlántico Sur, marcando un nuevo hito en la gobernanza pesquera.

Xavier Leduc, presidente de Orthongel, dijo que «la reducción de la moratoria sobre los DCP es un paso adelante, pero no compensa las deficiencias persistentes en materia de control y cumplimiento. Para garantizar una competencia leal y unas prácticas pesqueras sostenibles, es esencial reforzar las medidas de seguimiento y control, en particular mediante la elaboración de una lista completa de los buques operativos, el aumento de la cobertura de los observadores y la creación de un sistema de inspección en alta mar. Frente a la oposición de algunos países, que frenan la adopción de estas medidas fundamentales, tal vez sea hora de que la Unión Europea actúe con más firmeza, negando el acceso a su mercado a los productos de las flotas que no respeten estas normas».

15 recomendaciones y 2 resoluciones nuevas

La Comisión se reunió en Chipre para evaluar los resultados del plan de trabajo de 2024 y el estado actual de aplicación de las medidas reglamentarias vigentes, así como para establecer las medidas de conservación y ordenación para el futuro. En 2024, se llevaron a cabo evaluaciones científicas completas de los stocks de tres especies: rabil (*Thunnus albacares*); aguja azul (*Makaira nigricans*), un istiofórido común en la pesca artesanal y comercial; y atún blanco del Mediterráneo (*Thunnus alalunga*). En total, se adoptaron 15 Recomendaciones nuevas y 2 Resoluciones nuevas que cubren temas importantes relacionados con la ordenación pesquera y la conservación de los túnidos y especies afines del Atlántico.

Por primera vez en su historia, ICCAT ha adoptado dos nuevos CMP: para el listado occidental, con el objetivo de



La reunión ICCAT, de Chipre, ha ofrecido resultados positivos para el patudo y pez espada.

Decepción por la oposición de China y Japón a la implementación de recomendaciones para garantizar la política de aletas adheridas

fijar el TAC para 2026 y años posteriores, y para el pez espada del Atlántico norte, fijando un TAC de 14.769 t para el periodo 2025-2027. "Estas inéditas medidas, fruto de una amplia colaboración entre científicos, gestores y partes interesadas, deberán garantizar una pesca sostenible y rentable a largo plazo para estos stocks. Además, la Comisión acordó los objetivos de ordenación operativos para el atún blanco del Atlántico sur. Se actualizó la hoja de ruta de ICCAT para las MSE, que ahora incluye los nuevos procesos de MSE que comenzarán en 2025 para el atún blanco del Atlántico sur y tiburón azul del Atlántico norte y sur"., según incidieron desde la Administración Española.

Rayas

En el ámbito de la conservación de tiburones, Europêche celebra la entrada en vigor de las recomendaciones de ICCAT para la protección del tiburón ballena capturado en asociación con las pesquerías del Atlántico, así como de las mantas raya (mobúlidos), un avance significativo en la preservación de estas especies vulnerables. Sin embargo, la organización expresa su profunda decepción por la oposición de China y Japón a la implementación de recomendaciones clave para garantizar la política de aletas adheridas, respaldada firmemente por las flotas europeas.

ICCAT confirmó la plena entrada en vigor de la Recomendación de ICCAT para la conservación del tiburón ballena (*Rhincodon typus*) capturado en asociación con las pesquerías de ICCAT (Rec. 23-12) a más tardar el 1 de enero de 2025, y la plena entrada en vigor de la Recomendación de ICCAT sobre rayas mobúlidas (familia *Mobulidae*) capturadas en asociación

con las pesquerías de ICCAT (Rec. 23-14) a más tardar el 1 de julio de 2025, que prohíben que estas especies sean retenidas a bordo, transbordadas o desembarcadas, total o parcialmente.

Cría de atún

La Comisión acordó modificar el plan de ordenación plurianual para el atún rojo del Atlántico este y el Mediterráneo, concretamente en los aspectos relativos a la cría de atún rojo, así como las medidas de ordenación y control del atún rojo procedente de la acuicultura con alevines incubados artificialmente. Además, también acordó una enmienda al plan de recuperación del atún blanco del Mediterráneo, que tiene en cuenta las necesidades pesqueras de Argelia y Túnez.

Aumento de pez espada

En un comunicado la Organización de Productores Nacional de Palangre de Altura (Opnapa), adscrita a la Cooperativa de Armadores de Vigo, su representante, el gerente de Arvi, **Edelmiro Ulloa**, calificó de "positivos los acuerdos alcanzados". La organización palangrera, la que mayor número de buques de palangre de superficie de bandera española representa a nivel nacional, destaca que se alcanzó un acuerdo clave en la gestión de una de las especies objetivo de su flota representada, el pez espada, al adoptarse la MSE (Evaluación de Estrategias de Ordenación) en la que se lleva trabajando desde hace varios años, y dentro de esta el Procedimiento de gestión MP MCC11M. Esta herramienta, que venía

siendo solicitada desde el sector palangrero español desde hace varios años a la Comisión Europea tanto directamente como a través del Consejo Consultivo de Larga Distancia LDAC, tendrá un primer efecto en el nivel de TAC establecido, que mejorará hasta alcanzar las 14.768 toneladas para un ciclo de ordenación de tres años 2025-27, en los que la flota española dispondrá de



6.400Tm. aproximadamente. Por otra parte las propuestas de norma de "aletas adheridas" para las capturas de tiburones han contado con rechazo de algunos países miembros (por decimo sexto año), con lo que la "igualdad de Condiciones de actividad" o level playing field siguen sin alcanzarse en este asunto y crece la frustración de las flotas que llevan años aplicando la medida. OPNAPA además valora muy positivamente la presentación por parte de la UE de una propuesta para que en 2025 el Comité Científico ICCAT trabaje en

un MSE (Evaluación de Estrategias de Ordenación) de la tintorera en sus dos stocks atlánticos, por cuanto como en el caso ya logrado del pez espada, se trata de una herramienta moderna que optimizaría la gestión de estos recursos pesqueros que contribuirá a una idónea gestión de esta especie objetivo de estafleta.

Igualmente, la Organización de Productores Pesqueros de Burela valoró positivamente el incremento del TAC de pez espada.

Por parte ecologista, «lograr la regulación del pez espada ha sido un gran éxito», dijo

Esther Wozniak, gerente de pesca internacional en el grupo de expertos Pew Charitable Trusts, con sede en Filadelfia. Pew había abogado durante mucho tiempo por el desarrollo de una estrategia de captura de pez espada.

Por su parte, **Shana Miller**, directora de proyectos en la Ocean Foundation, con sede en Washington, D.C., dijo que también trabajó en la estrategia de captura, dijo que su adopción era un "paso trascendental para la ICCAT" y que "fijaría la sostenibilidad" para esta especie tan buscada.

La Comisión también adoptó algunas medidas sólidas para reforzar y garantizar la implementación efectiva de las medidas de conservación y ordenación. En particular, ICCAT adoptó recomendaciones sobre la protección de la salud y la seguridad de los observadores en los programas de observadores de las CPC, sobre las operaciones de transbordo y para la acuicultura del atún rojo. 



Ignacio Álvarez ha investigado las formas de eliminación de anisakis.

COMERCIALIZACIÓN

El anisakis se puede eliminar por completo cuando es sometido a campos eléctricos

El Catedrático de la Universidad de Zaragoza, Ignacio Álvarez abrió las ponencias de las XXVIII Jornadas de Celeiro con su ponencia "Los microimpulsos, una posible solución para inertizar el anisakis. Según explicó Ignacio Álvarez, los Pulsos Eléctricos de Alto Voltaje (PEAV) consisten en someter a un producto colocado entre dos electrodos a campos eléctricos de alta intensidad (entre 0,5 y 50 kV/cm) aplicando pulsos de muy corta duración (μ s) sin incrementar la temperatura del alimento. Este proceso provoca la formación de poros en las membranas de las células (electroporación) que conduce a la

subsiguiente muerte celular.

Este abordaje de la tecnología de los PEAV, apenas ha sido aplicado para la inactivación de Anisakis y para Toxoplasma no se ha testado, aunque ofrece grandes posibilidades de desarrollo. Los resultados que se están obteniendo, tanto a escala de laboratorio como de planta piloto, testados en la empresa Scanfisk Seafood, demuestran que permiten inactivar el Anisakis sin afectar a la calidad del pescado fresco y manteniendo su vida útil. La empresa Elea fabricante de equipos PEAV está en fase de adaptación de un equipo para su aplicación industrial. En el

caso de Toxoplasma, los resultados también son prometedores, aunque el grado de desarrollo es algo inferior, pero de una repercusión más que considerable a nivel mundial.

El proyecto ha sido apoyado por la Cátedra AgroBank con el fin inactivar en flujo continuo del parásito zoonótico Anisakis para el procesado de filetes enteros de merluza o incluso merluzas enteras, así como pescados más pequeños, ofreciendo un producto de características sensoriales similares al fresco, pero garantizando la completa seguridad alimentaria del pescado. Así, mediante esta técnica, no sería necesaria una

posterior congelación en caso de consumir el producto crudo o con un cocinado que no garantice la inactivación del parásito, como obliga la legislación actual.

Se trata de un proyecto del Grupo de Nuevas Tecnologías de Procesado de los Alimentos de la Universidad de Zaragoza, liderado por el propio Álvarez Lanzarote, y del Instituto Agroalimentario de Aragón, con la colaboración de la empresa Scanfisk Seafood. Álvarez mostró que con tratamientos en discontinuo (pieza a pieza) usando un equipo cedido por la compañía Elea Technologies, que tanto a escala de laboratorio (con piezas de merluza de 2-3 centímetros) como a escala de planta piloto (hasta 10 cm) los tratamientos de PEAV han permitido inactivar el 100% de los Anisakis presentes en las piezas tratadas. "El producto así obtenido mantiene su vida útil y calidad sensorial, siendo esta superior a cuando se congela y descongela el pescado con el objetivo de inactivar al parásito", explicó el Catedrático de Zaragoza que mostró las pérdidas que contraían muchas empresas por la detección de anisakis. En el debate, Eduardo Míguez, de Puerto Celeiro, expresó de forma contundente que «el anisakis es problema de asco y de una sociedad hipócrita cuando si lo cocinamos de forma tradicional es eliminado fácilmente. No tiene riesgo. Existen intereses en ponerlo en foco en la merluza con interés que no se consuma pescado».



ESTRUCTURAS PESQUERAS

«El palangre no es viable con un aumento brusco del combustible»

Gonzalo Rodríguez Rodríguez, profesor titular del Departamento de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la USC habló de los inputs del sector pesquero gallego y del impacto económico social de la pesca y la amenaza de los cambios en la fiscalidad de los combustibles. "El que diga que este sector es muy subvencionado se equivoca".

Agradeció los datos que aportaba Puerto Celeiro y la OPP de Burela "porque la ciencia necesita datos. De ahí podremos hacer los estudios que han sido subvencionados por la Xunta". Fue claro y reinició en que "la pesca tiene pocas subvenciones" frente a diferentes argumentos que siempre se han expresado. "La pesca contribuye a la sostenibilidad de la costa gallega. No hay metro cuadrado que la pesca no repercuta sobre la economía. El eje más económico está en la AP-9".

Habló sobre el índice de la especialización de la pesca gallega. "Nuestra ventaja competitiva radica en pescar y transformar. La pesca en Galicia es 10 veces superior. Conservas y transformados facturan

4.000 millones de euros, sin considerar a mayoristas y comercializadores. La pesca incluye la gestión, la investigación y el mayor polo de investigación de Europa está en Galicia. Aquí ha existido una inversión de capital muy notable. Producir pescado no es pescar solo y para hacer esos necesitamos muchas tecnologías. Así aportó datos en el que incidía que la pesca gallega producía 700 millones de euros y paga salarios por 207 millones y abona impuestos netos menos subvenciones de 46 millones. "En el periodo precovid, la pesca española percibiría el 0,3 por ciento de su producción en subvenciones operativas y en subvenciones a la inversión todavía menos. Esta actividad repercute que otros facturen 267".

Toda la actividad desde la pesca a la comercialización hace que el sector facture 9.000 millones de euros. Esto significa el 5 por ciento del PIB gallego.

Por ello hizo un análisis comparativo con otros sectores. "El palangre de gran altura necesita 60 céntimos en inputs por cada 1 euro de producción. El arrastre de altura necesita 44 céntimos por cada euro de producción. El sector au-

Gonzalo Rodríguez ha analizado los gastos de combustible y los costes de la flota

tomóvil necesita por cada euro que aumento la demanda pone 4 euros, el palangre es de 3,8. La piscicultura 2,6, el arrastre 2,37, y la conserva 3,13. Todo ello es muy significativo. La pesca es una actividad industrial. Para salir por la ría de Noia se requiere un análisis de la calidad de las aguas"

También habló de la fiscalidad de los combustibles y pidió que no se hablaran de ciertos tópicos. Con el fin de las subvenciones que plante la OMC se estaba generando un problema añadido a la pesca debido a que "la pesca está bien gestionado porque el análisis científico demuestra que todas las pesquerías están bien gestionadas con un alto índice de pesquerías en buen estado cuando todo el consumo de combustible de los 4.000 barcos gallegos, 77 millones de euros de gasto, son 16 repostajes de un carguero de Maersk ". En su reflexión decía que "no necesitamos políticas adicionales". Y, así habló del paso del combustible sobre los diferentes sectores. "La pesca artesanal supone el 7 %, en el arrastre 22 %, el palangre de altura es del 16 %, palangre de gran altura es un 19 %". Si sobre el coste del combustible en un precio de 0,68 céntimos en octubre del 2023 si igualamos el precio al del consumidor y lo llevamos a 1,2, ocurre que el palangre no es viable. Estas medidas no penalizan al más intensivo en combustible. El más selectivo tiene menos capacidad de adaptación y sale peor parado. Entraría el palangre en pérdidas descomunales, Con el beneficio que obtendría nadie se echa al mar.". De ahí que el único que iba a pagar los cambios en la regulación de la OMC iba a ser la pesca artesanal y la bajura debido a que los grandes buques iban a realizar la bunkerización en alta mar». 



Lucía Aragonés de la empresa IFCO, sosteniendo una caja inteligente

COMERCIALIZACIÓN

Envases inteligentes que se pueden conocer el estado de su temperatura y distribución

Los envases de pescado, una materia fundamental para conseguir la conservación de las especies tiene en la multinacional IFCO, presente en 50 países, con un movimiento 2,2 billones de cajas de producto fresco y un parque de 400 millones, 1.200 empleados y 100 centros de envases como a la empresa más importante de este ámbito. El 75 % de su mercado es la fruta, el 22 % la carne y el 3 % el pescado.

IFCO junto con Tepsa, con sede en Muras (Lugo), son dos referencias básicas en logística y transporte de estos artículos. "Tenemos un envase, con

diferentes modelos en función de las especies, que se pueden utilizar desde el barco y que acaban en el punto de venta. Con un mix de cajas se puede controlar de forma eficiente todos los pasos intermedios", explicó Lucía Aragonés directora general de IFCO para España y Portugal, empresa «líder mundial en envases de alimentos frescos. En esta dirección, Aragonés, explicó en Celeiro la evolución de su empresa. "IFCO ya trabajaba con una caja, pero desde 2020 empezamos trabajar con Tepsa y el crecimiento ha sido continuo. Cajas y pallets interapilables funcionan perfectamente, en este momento".

Aragonés se centró el reglamento comunitario dirigido a evitar el impacto y reducir los residuos y fomentar la reutilización. "Los envases tienen que hacerse para que se puedan utilizar lo máximo posible. Así pueden reutilizarse más de 120 veces y reducen un 95 % la huella de carbono, el mismo porcentaje de energía, el 99 % del y el 98 % de la generación de residuos".

Controlar stocks, flujos y rutas a esa escala requiere del uso herramientas tecnológicas de alto nivel. Además, IFCO ha lanzado recientemente un ambicioso programa de digitalización para crear "envases inteligentes", que aportan a sus clientes información fundamental

sobre su producto como localización, respeto a la cadena de frío y tiempos de suministro.

Cambio de paradigma

Aragonés insiste en que el reciclaje no nos va a sacar del grave problema que tenemos con el aumento en la generación de residuos. Todos hemos sido educados pensando que lo mejor que podíamos hacer es "reciclar". Ahora el verdadero reto es concienciar al consumidor que reutilizar es mejor para el medio ambiente que reciclar. "Los resultados a los que hemos llegado son elocuentes con una reducción de energía en un 95 %, CO2 en un 95 %, agua 99 % y los residuos 98. Y todo esto se pone en un certificado y se pone todo el volumen de contaminado".

De hecho, Aragonés dijo que "el 100% de nuestra facturación está asociada a la economía circular. Ayudamos a nuestros clientes a participar en la economía circular reduciendo el uso de envases de un solo uso y su impacto en el medioambiente. Tenemos GPs, Bluetooth que se incorporan envases. Hemos inaugurado en Barcelona un equipo digital muy pequeño, con 25 personas ampliable a 50, con los que vamos a poder desplegar una estrategia tendente a la optimización.

De esta forma, con estos proyectos de digitalización por medio de la utilización de sensores se va poder conocer la localización y controlar la distribución y ver sus deficiencias», finalizó Aragonés. 



Gorka Gabiña: "La descarbonización no se puede llevar a cabo por igual en la flota"

Gorka Gabiña es doctor en Ingeniería e investigador del Instituto AZTI que se ha especializado en la descarbonización de barcos de altura y bajura. De ahí que la transformación energética es un gran desafío que afectará a la flota y también a los puertos.

Participante en las Jornadas de Celeiro, Gabiña habló que, con un equipo de 15 personas trabajan en diversos proyectos con empresas y otras instituciones del ámbito europeo

Con Marine Instruments han logrado que "el buque pueda ser entendido como una plataforma de datos para mejorar la eficiencia pesquera". Por medio de un convenio establecieron un acuerdo marco de colaboración en el ámbito de la investigación, el desarrollo y la innovación científico-técnica con el fin de desarrollar soluciones que mejoren la eficiencia y la sostenibilidad de la actividad pesquera.

Igualmente, con Silecmar han llevado las operaciones marítimas pueden optimizarse mediante la automatización y la digitalización. También mostró el proyecto con Zunibal en el el diseño de un FAD más sostenibles en el Atlántico y en el Índico, con la colaboración de empresas como Albacora, Nauteorra, Pevasa, Echebaster e Inpesca, empresas que desplegaron los FAD desarrollados

Proyectos de eviscerado, de eliminación de capturas accidentales, liberación de tiburones son otro de los proyectos en los que trabaja AZTI. "Con la pesca artesanal vasca se han monitorizado sus rutas, capturas, artes".

También el proyecto Seaglow, "dispone aplicaciones energéticas sostenibles para la explotación ecológica y de bajo impacto de los buques de pesca artesanal en las cuencas del Báltico y el Mar del Norte". 



Oscar Mozún. «El sector pesquero tiene que crear organizaciones interprofesionales»

Óscar Mozún, directivo de la agencia Tactis Europe, agencia de publicidad nacional con 49 trabajadores solicitó la constitución de Organizaciones de Interprofesionales, una vez que solo tenemos una «operativa», Interfish, en el ámbito de la pesca, y una mayor utilización del reglamento comunitario 1144 encaminado a la promoción de productos, «el cual se utiliza muy poco». Señaló que «la toma de decisión de compra se toma en segundos, porque hay 50.000 posibilidades y cualquier freno supone que no se adquiera el producto». Recordó el FROM que «nunca volverá», aunque añoró aquellas campañas que se hacían con los más pequeños incentivando al consumo de especies» y lo comparó con el Consejo de Productos del Mar de Noruega, «con la realización de campañas muy continuadas en el tiempo, casos de La Barbacoa, el Skrei, en el que el concepto creativo, trabajando el uso de los medios, optimizando presupuestos, y sin gastar mucho dinero tiene éxito». Por ello, abogó invertir en promociones «genéricas y a largo plazo, a reconducir la comunicación desde una estructura organizada, porque si esperamos a los burócratas no avanzamos...», como incitando al sector a invertir con una Comisión Europea que dedica 186 millones de euros con un 70 % de ayuda para el sector interno y el 80 % en terceros países. «Pero una campaña de promoción no es poner 150.000 euros. Las de Noruega son a 5 años y se les da continuidad en presupuesto y continuidad». 



José Manuel González Irusta, investigador del IEO

INVESTIGACIÓN

«La flota española pierde 79 millones y si se restringen más ecosistemas marinos vulnerables subirá a 115 millones»

El investigador del IEO, José Manuel González Irusta, presentó los estudios relacionados con los cierres de las 87 áreas de los ecosistemas marinos vulnerables y su impacto económico sobre las diferentes flotas. Así, los cierres propuestos por el ICES, en la zona Intermares presentan limitaciones relacionadas, principalmente con la escala utilizada (C-squares 0,05,0,09 entorno a los 20 kilómetros y varía con la latitud) y los datos empleados. Para ello, el IEO plantea afrontar la pesca en dos fases, en función de la distribución e intensidad del esfuerzo

pesquero del enmalle y del palangre, con un trabajo que ha encontrado el apoyo del grupo de investigación de Ulla Fernández-Arcaya y Antonio Punzón. Otros investigadores son: Antonio Samuel y Verónica Duque y Mai. El investigador del IEO, Irusta, agradeció el trabajo realizado por estos investigadores.

El estudio permitía realizar una primera aproximación al impacto socioeconómico de los cierres. El objetivo era asesorar a la Secretaría General de Pesca para evitar impactos inútiles como el que se ha causado al pincho. Se trata de elaborar una

nueva propuesta para, manteniendo la protección sobre los espacios marinos vulnerables y se minimice el impacto sobre las artes de pesca. Así trata de delimitar, con la mejor información disponible, los puntos exactos en los que hay especies sensibles. Estas limitaciones pueden ser fácilmente solucionadas con el uso complementario de la información disponible a nivel nacional como parte de los procesos de desarrollo de la red Natura 2000 marina española (proyecto Intermares e Intermares, y especialmente el uso de modelos de distribución de alta resolución. El uso adicional de esta infor-

mación para realizar pequeñas modificaciones (extendiendo o limitando) en los cierres propuestos por la UE permitirá proteger mejor los ecosistemas marinos vulnerables en estas zonas limitando además, en algunos casos, los costes socioeconómicos. «A raíz del estudio hemos comprobado que las artes estáticas son las más perjudicadas por los cierres propuestos, pese a ser las artes con menor impacto sobre los ecosistemas». El investigador del IEO de Santander dejó claro que el palangre de fondo volverá a ser de nuevo el arte de pesca más afectada en la próxima revisión que realice la Comisión Europea. En cualquiera de los escenarios por los que se incline, la regulación impacta directamente en las zonas donde se distribuyen algunos de sus caladeros principales, con costes económicos (pérdidas en los caladeros) que dependiendo del escenario pueden suponer el 20% del total del valor de sus descargas.

De hecho, el impacto sobre la flota ya se ha producido. Los cierres en vigor han supuesto para la flota española la eliminación de zonas con un valor aproximado de 17,7 millones de euros para el arrastre (equivalente al 3,58% del valor total de las capturas en el rango batimétrico afectado), 5,6 millones para el enmalle (6,42% del valor total de las capturas en el rango batimétrico) y 55,6 millones para el palangre (7,16% del valor total de las capturas en el rango batimétrico afectado).

No obstante, todos los datos son susceptibles de incrementarse con los nuevos cierres propuestos afectando, especialmente, al Norte de España que pasaría a albergar cercadel 40 % del total de las zonas cerradas, en la mayor parte de los escenarios. Para las artes estáticas, los nuevos cierres podrían suponer la eliminación de zonas con un valor aproximado (en los escenarios más restrictivos) de 90 millones para el palangre y 15 millones para el enmalle de fondo, respectivamente, un 11,65 y un 17 % del valor total de las capturas en el rango batimétrico afectados . El científico, que frente a otros de sus colegas está convencido de que el arrastre puede seguir trabajando en los mares, advirtió que nadie se puede sentir libre (socioeconómicamente hablando) de estas vedas «porque la revisión se va hacer cada año con las técnicas de detección actuales, una vez que están apareciendo espacios marinos vulnerables, por lo que no se descartan nuevos cierres».

En este sentido, Irusta concluyó que que bastaría con emplear la información ya disponible y afinar las zonas de cierre, ahora delimitadas por grados, con lo cual en aguas españolas son mayores que en Francia o Irlanda debido a las diferencias de latitud.

«Estas limitaciones pueden ser fácilmente solucionadas», sostiene Irusta, si la UE y el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), su asesor científico, las cuales se pueden complementar con datos que se manejan con los dos proyectos españoles, Indemares e Intemares. «Beneficiaría especialmente a la flota española, que desde principios de octubre del 2022 está siendo privada de faenar en zonas donde podría ingresar unos 79 millones de euros por las 87 vedas en los cantiles, de España, Portugal, Francia e Irlanda. Todavía puede castigar más a la pesca española, sobre todo en el litoral norte, «donde los científicos calculan que perderían otros 115 millones si la UE opta por el escenario más restrictivo que aconseja el ICES y se amplían los cierres a 128». 🌊

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 multiple engine application, a die electric installation or a hyl solution-heavy duty propulsion rapidly transforming towards flexi and fuel efficient drive systems.

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

www.volvopenta.com/commercial

VOLVO PENTA

FRANCISCO MILLÁN MON. EURODIPUTADO DEL PARTIDO POPULAR

«Celebro que la UE se dote de mecanismos para investigar a empresas de terceros países»

El eurodiputado y miembro titular de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo Francisco Millán Mon ha defendido el papel fundamental de la pesca y la acuicultura para el aseguramiento alimentario, “dos actividades en muchas ocasiones olvidadas”. Así lo puso de manifiesto el eurodiputado gallego en Bruselas en el marco del evento co-organizado por el Comité Económico y Social Europeo y la Oficina Europea para la Conservación y Desarrollo y patrocinado por la Xunta de Galicia bajo el título de “La contribución de la pesca y la acuicultura al aseguramiento alimentario”. En esta entrevista habla sobre la prohibición de la pesca de fondo de 400 a 800 metros en 87 zonas y la directiva de diligencia debida.

1-¿Ve posible la eliminación de la prohibición de la pesca de fondo en las 87 zonas por la existencia de ecosistemas marinos vulnerables?

El Reglamento 2016/2336 sobre pesca en aguas profundas otorgó a la Comisión competencias de ejecución para establecer una lista de ecosistemas marinos vulnerables. Finalmente, la Comisión hizo uso de estas competencias y aprobó el Reglamento de Ejecución 2022/1614, que fija 87 áreas donde se prohíbe la pesca de fondo, basándose en un dictamen del ICES. En septiembre de 2024, el ICES emitió un nuevo informe donde defiende aumentar el número de ecosistemas marinos vulnerables. En cuanto a la posibilidad de que el nuevo informe del ICES se traslade a la normativa europea y, por consiguiente, aumenten las zonas prohibidas a la pesca de fondo, como comentaba, se trata de un reglamento de ejecución, por lo que la decisión le corresponde a la Comisión. El Par-



La flota de palangre de Burela espera una sentencia favorable del reglamento sobre pesca en aguas profundas

«No aceptaremos ninguna modificación futura de ampliación de las zonas vedadas»

lamento Europeo no tiene competencia directa sobre este tema. Por supuesto,

siempre se podría abordar la cuestión en una reunión de la Comisión de Pesca, pero el Parlamento no tiene competencia para presentar una objeción al reglamento. Por otra parte, parece, por ahora, que la revisión del reglamento por parte de la Comisión se ha pospuesto.

2-¿Aprecia que en el Parlamento hay una posición activa contra este reglamento?

Desde el Grupo Popular Europeo, ya en su día criticamos el reglamento de ejecución y criticaremos cualquier modificación futura que suponga un aumento de las zonas prohibidas. Técnicamente, nos parece un reglamento deficiente porque no distingue entre el arrastre y el palangre de fondo y, además, careció de un estudio de impacto socioeconómico. Ahora mismo, el Reglamento de Ejecución 2022/1614 está inmerso en un procedimiento judicial en el Tribunal de Justicia de la UE, porque tanto España como la OPP Burela, con la ayuda de la Xunta de Galicia, han pedido su anulación. En los últimos dos años, mi grupo y yo hemos criticado el reglamento de ejecución, técnicamente deficiente y que no diferencia entre artes de pesca con impactos muy diferentes. Estamos a la espera de la sentencia del Tribunal de Justicia sobre este reglamento, que está teniendo consecuen-



El eudiputado del PPE muestra su preocupación por las pérdidas generadas sobre el palangre gallego

cias muy negativas en la flota pesquera, especialmente, en el palangre gallego.

3-¿Qué expectativas le sugiere la normativa de diligencia debida y de trabajos forzosos?

Sobre esta cuestión, hay que diferenciar dos normas. Por un lado, la Directiva sobre diligencia debida (CSDDD) [3] entró en vigor en julio de este año y los Estados miembros tienen de plazo hasta el 26 de julio de 2026 para la transposición. Esta norma obliga a determinadas empresas – a las que luego me refiero – a establecer mecanismos de diligencia debida para reducir los efectos adversos que producen sobre el medio ambiente y sobre los derechos humanos. Estos mecanismos deben evitar los efectos adversos no sólo de las propias operaciones de la empresa, sino también de sus filiales y las de sus socios comerciales (por ejemplo, sus abastecedores, transportistas...).

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-S (aplicación opcional).

furuno.es **FURUNO**

4-¿A quienes se aplica la norma?

La norma solamente se aplica a las empresas europeas de más de 1.000 empleados y con un volumen neto de negocios mundial superior a 450 millones de euros y a las empresas de terceros países con un volumen neto de negocios en la Unión de más de 450 millones de euros (el criterio de los empleados no se considera en este caso). Es indiferente el tipo de actividad al que se dediquen estas empresas.

5-¿Qué obligaciones genera?

Las obligaciones que genera esta directiva son obligaciones de medios: no se exige que las empresas garanticen que no se producen efectos adversos, sino que se establezcan los mecanismos de diligencia debida para reducirlos o evitarlos. En caso de incumplimiento de esta diligencia debida, se impondrán sanciones pecuniarias e incluso se prevé la responsabilidad civil de las empresas si se dan ciertas condiciones, por ejemplo, incumplimiento deliberado o negligencia. Esto permite, incluso, que los afectados de terceros países puedan hacer valer esta directiva en tribunales europeos y exigir responsabilidad a las empresas europeas que no han prestado diligencia debida suficiente en sus cadenas de suministro.

6-¿Cuál va a ser su efecto potencial sobre el sector pesquero?

En cuanto a su efecto potencial sobre el sector pesquero, la directiva sólo aplica a empresas muy grandes, por lo que serán pocas las empresas afectadas directamente. Aunque es verdad que puede afectar a empresas de menor tamaño, como proveedores de las grandes empresas concernidas.



Millan Mon defiende el papel fundamental de la pesca y acuicultura para el aseguramiento alimentario.

7-¿En cuanto a los productos realizados por trabajadores sometidos a trabajos forzados?

Por otro lado, tenemos el Reglamento que prohíbe los productos realizados con trabajo forzoso, que todavía no ha entrado en vigor. El Parlamento Europeo aprobó el texto el 23 de abril, pero en el Consejo de la UE todavía estaba pendiente de aprobación. Finalmente, hace un par de días, el 19 de noviembre, el Consejo aprobó el texto.

Una vez publicado en el Diario Oficial de la UE, el reglamento se aplicará pasados 3 años, es decir, a finales de 2027 o principios de 2028 (dependiendo de la fecha de publicación). Este reglamento prohíbe importar, comercializar y exportar productos realizados con trabajo forzoso. La prohibición afecta a todas las empresas (no hay un umbral cuantitativo) y la obligación es de resultado: en caso de que se concluya que existe trabajo forzoso, es obligatorio retirar los productos del mercado.

Cualquier persona puede presentar una suerte de denuncia, con información sobre presuntas infracciones y la autoridad competente tiene la obligación de evaluar la información recibida.

En caso de infracciones en terceros países, la Comisión podrá investigar sobre el terreno, siempre y cuando los operadores afectados den su consentimiento y el Gobierno del país no formule objeciones.

8-¿Y sobre la pesca?

En cuanto al efecto potencial sobre la pesca, este reglamento podría tener impacto, ya que prohíbe la importación de pescado capturado con trabajos forzados. El reglamento me parece importante porque hay buques de algunas flotas de terceros países que han sido acusados de trabajos forzados, como se puede constatar en distintos medios de comunicación. Por eso, celebro que se haya dotado a la Comisión Europea de instrumentos legales para actuar e incluso para investigar sobre el terreno a empresas de terceros países. Aunque lo cierto es que esta posibilidad de investigación está sometida al consentimiento de la empresa y a la no objeción por parte del país donde se pretende investigar. 

La cantidad de especies en las lonjas vascas y su valor ha descendido un 19 % y un 16 %

En base a los datos de octubre, el pescado comercializado en las cofradías vascas y su valor de ventas han disminuido un 19 % y un 16 %, respectivamente, en comparación con el mismo periodo del año pasado, según el Observatorio del Sector Pesquero Vasco. En comparación con 2023, la cantidad de pescado subastado en las cofradías vascas ha disminuido en muchas de las especies: bonito del norte (-44%), verdel (-29%), merluza (-36%) y atún rojo (-16%). No obstante, el volumen de subastas de anchoa y sardina han aumentado un 3% y un 27%, respectivamente. En cuanto al valor obtenido en las subastas, los valores han disminuido en todas las especies: bonito del norte (-29%), anchoa (-4%), verdel (-13%), sardina (-8%), merluza (-19%), atún rojo (-27%) y chicharro (-19%).

Frente al mismo periodo de año precedente, en 2024 el precio del bonito del norte, el verdel y la merluza han ascendido, alcanzado un precio de 4,15 €/kg (27%), 1,28 €/kg (23%) y 5,24 €/kg (26%), respectivamente. Sin embargo, los precios de la anchoa (6% inferior alcanzando un



Los desembarcos de sardina han subido en los puertos vascos.

valor de 1,51 €/kg), el de la sardina (28% inferior alcanzado 0,82 €/kg) y el del atún rojo (14% inferior con un valor de 11,03 €/kg) han disminuido.

Importancia de la sardina

Ante el cierre de la pesca de bonito, la flota se lanzó a por sardina. Hasta el 20 de noviembre, se han subastado 4.273 toneladas de sardina en las cofradías vascas a un precio medio de 0,66 €/kg, un 116% más que en el mismo periodo del año anterior.

Según el Registro Oficial de Notas de Primera Venta de Pescado de 20 de noviembre de 2024, la cantidad de sardina que ha capturado la flota vasca, es de más de 1.576 toneladas. De estas, en los puertos de Euskadi, se ha descargado el 79%, alrededor de 1.248 toneladas, principalmente en Getaria (63%) y, en menor medida, en Ondarroa (16%), Hondarribia (15%) y Pasaia (6%). De media en los puertos de Euskadi ha alcanzado un precio medio de 0,58 €/kg, sumando una cifra de ventas de más de 714 miles de euros. 

La flota vasca consumió un 51,5 % de la cuota de bonito

La flota de pesca vasca dio por finalizada la costera de bonito de 2024, a mediados de noviembre, sin haber consumido la cuota de pesca de bonito, un hecho que no venía ocurriendo en los últimos años en el que se había quedado agotada aquella. La costera comenzó muy esperanzadora y ha tenido un final con escasas capturas

y con la especie lejos de nuestras costas. De media para esta flota, este año las capturas han sido aproximadamente un 33% inferiores respecto al 2023 y el consumo total de la cuota (que para este 2024 era algo superior a los 24.000.000 de kilos frente a los cerca de 18.600.000 del 2023) se ha quedado en un 51,5% aproximadamente. Esta "notable"

disminución de las capturas ha hecho que el precio medio en las lonjas haya sido de 4,13 euros kilo, cifra superior al precio medio del 2023. "Ha sido una costera que se inició a mediados de mayo y se ha prolongado hasta finales de octubre. El único momento álgido en cuanto a capturas fue entre el 10 y el 22 de julio. 

La transición energética en la flota pesquera

La flota pesquera europea consumió 1.810.000 litros de combustible para descargar 3,6 millones de toneladas de pescado con un valor de 6.000 millones de euros en primera venta en 2021. A su vez, ese consumo de combustible produjo unas emisiones de 4.800 millones de toneladas de CO₂

Texto: Juan Carlos Barros

Según un reciente estudio patrocinado por la Comisión Europea entre 2009 y 2021 el consumo de combustible y la emisión de CO₂ disminuyó un 25% mientras que las descargas de pescado en peso disminuyeron un 17% y en valor un 3%.

La flota europea se ha convertido, en efecto, en más eficiente respecto al combustible (ratio entre costes de combustible y el ingreso por descargas) con el paso de los años, pese a que haya disminuido recientemente sobre todo debido al alza de los precios del combustible. Se puede decir que la eficiencia del combustible es resultado de los precios, de modo que si el precio del combustible sube aquella empeora. Contra menor el porcentaje mayor la eficiencia en combustible del barco (se usan menos ingresos para pagar los gastos de combustible). Los costes de combustible como proporción del ingreso se han estimado en un 12% en 2021, cuyo nivel histórico más bajo fue alcanzado en 2012 y 2020.

Las emisiones de CO₂ por kilo de pescado muestran una tendencia decreciente en el tiempo, concretamente entre 2009 y 2021 fue del 8%, lo cual se puede explicar en parte por el mejor estado de algunos stocks clave así

como por la aspiración del sector de reducir el consumo de combustible. En 2021 la flota pesquera europea emitió directamente 1,34 kg de CO₂ por kilo de pescado descargado. Esas emisiones variaron significativamente según las especies y el método de pesca, con el arrastre pelágico que produjo las menores emisiones. En cualquier caso hay que señalar que el pescado de mar tiene de media una huella de carbono inferior a la del pescado obtenido en instalaciones en tierra.

El punto de equilibrio del precio del combustible es el punto en el que los ingresos y los costes totales se igualan. En 2021, el precio medio de equilibrio en las diferentes regiones pesqueras y dependiendo de las técnicas de pesca fue de 1,17 euros/litro a corto plazo y de 0,77 en el largo. La flota costera de pequeña escala se muestra normalmente más resiliente a los altos precios del combustible que la flota de altura.

La mayoría de los estudios identifican a la captura del pescado como la actividad que causa mayores emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de todo el sector pesquero y el consumo de diesel como combustible para el funcionamiento de los barcos como la mayor fuente de las emisiones. Cuando se miden las emisiones GEI de la pesca, el consumo de combustible es a

menudo cuantificado en términos de litros de combustible usado por kilo de pescado comestible descargado (litro/kg), lo cual puede ser convertido en emisiones de CO₂ equivalente por tonelada de pescado comestible descargado (CO₂eq/kg).

Dependiendo de la pesquería la intensidad de uso del combustible puede variar de menos de 1 litro/kg hasta 10 litros/kg que representa una emisión de hasta 5 CO₂eq/kg. La intensidad de

Los costes de combustible como proporción del ingreso se estiman en un 12%

combustible y las emisiones GEI por el uso del combustible están muy relacionadas con el tipo de pescado y las redes usadas. Según estudios realizados a nivel global, los pescados con la mayor intensidad de uso de combustible son los crustáceos capturados con artes de trampa o caja, o con redes de elevación (2-5 litros/kg). Los pescados planos y el uso de redes de fondo también están relacionados con una alta intensidad de combustible (1-3 litro/kg), mientras que las pequeñas especies pelágicas y el uso de redes de cerco se relacionan con la menor intensidad de combustible (por debajo de 0,2 litros/kg). La mayoría de los estudios identifican a la captura del pescado como la actividad que causa mayores emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de todo el sector pesquero y el consumo de diesel como combustible para el funcionamiento de los barcos como la mayor fuente de las

Especies pelágicas y redes de cerco presentan la menor intensidad en el uso de combustible (-0,2 litros/kg)

emisiones. Condo se miden las emisiones GEI de la pesca, el consumo de combustible es a menudo cuantificado en términos de litros de combustible usado por kilo de pescado comestible descargado (litro/kg), lo cual puede ser convertido en emisiones de CO₂ equivalente por tonelada de pescado comestible descargado (CO₂eq/kg).

Dependiendo de la pesquería la intensidad de uso del combustible puede variar de menos de 1 litro/kg hasta 10 litros/kg que representa una emisión de hasta 5 CO₂eq/kg. La intensidad de combustible y las emisiones GEI por el uso del combustible están muy relacionadas con el tipo de pescado y las redes usadas. Según estudios realizados a nivel global, los pescados con la mayor intensidad de uso de combustible son los crustáceos capturados con artes de trampa o caja, o con redes de elevación (2-5 litros/kg). Los pescados planos y el uso de redes de fondo también están relacionados con una alta intensidad de combustible (1-3 litro/kg), mientras que las pequeñas especies pelágicas y el uso de redes de cerco se relacionan con la menor intensidad de combustible (por debajo de 0,2 litros/kg).

Cuando se trata de toda la cadena completa de suministro de pescado y la valoración del ciclo de vida, el procesado y la exportación son igualmente fuentes significativas en términos de emisiones de GEI. El mantenimiento en frío y las exportaciones extracontinentales están asociadas



Las alternativas de propulsión al diesel incluyen gas natural licuado, biocombustibles, el metanol, el amoníaco, la electrificación y el viento

con emisiones más altas que el mantenimiento del pescado en fresco y el consumo doméstico. En algunos casos las emisiones de las exportaciones pueden ser incluso más altas que las de los consumo de combustible de los barcos, mientras que las emisiones de la elaboración de pescado puede alcanzar más de la mitad de ese nivel. Hay que tener en cuenta que las fugas de refrigerantes también tienen impacto en las emisiones.

Según un reciente estudio las emisiones indirectas de GEI debido al impacto del arrastre de fondo sobre los sedimentos de carbón por la introducción directa en la atmósfera de ese carbón atrapado en los sedimentos, así como la acidificación de los océanos, son también significativos aunque ese impacto no esté todavía cuantificado con precisión. Hay algunos proyectos actualmente que están experimentando un renacimiento con medidas de eficiencia que incluyen una variedad de opciones en las que se mezclan los cambios técnicos y los de comportamiento. Los que están técnicamente orientados incluyen el uso de redes más eficientes energéticamente, más li-

geras que las tradicionales y a la vez actuar sobre el diseño del barco para mejorar su eficiencia y reducir su velocidad. Ciertamente, aunque el diseño de los barcos más grandes y modernos les haga más eficientes energéticamente no obstante tales ganancias técnicas deben ir acompañadas por cambios positivos en el comportamiento que afecten a la manera en la que el barco es dirigido, por ejemplo por medio de reducciones de la velocidad (slow steaming).

Las tecnologías de propulsión alternativas al diesel incluyen el gas natural licuado, los biocombustibles, el metanol, el amoníaco la electrificación y el viento.

Como incentivo para lograr ese cambio figuraría la integración de la eficiencia como un objetivo explícito en la gestión de las pesquerías proporcionando herramientas para poder medir el consumo de combustible así como adaptar de manera acorde la formación en las escuelas de pesca.

Además, otras medidas de fomento que se pueden emprender son los subsidios a los combustible alternativos o las exenciones fiscales que favorezcan el uso de redes de bajo impacto cuando se hagan las distribuciones de las cuotas pesqueras. 🌊

Redes más ligeras y el diseño de barcos son opciones para mejorar la eficiencia energética



David Carrascosa, director de Operaciones de Saitec Offshore habla del proyecto DemoSATH

«DemoSATH no trata de recuperar la inversión sino que es un ensayo para futuros proyectos»

David Carrascosa, director de Operaciones de Saitec Offshore, es el protagonista de esta entrevista para dar a conocer la situación del primer año de operaciones del proyecto DemoSATH, el primer aerogenerador de energía eólica marina flotante, conectado a la red española, que de forma pionera se ha instalado en la costa vizcaína. Cuenta con la colaboración de la empresa alemana Rwa Offshore Wind y la japonesa The Kansai Electric Power Co., Inc. (RWE), y ha alcanzado un nuevo hito al comenzar la generación de energía.

En este primer año de operaciones del proyecto DemoSATH podemos decir que ha ido todo muy bien porque ha sido capaz de afrontar las situaciones más complejas en cuanto a oleaje y viento (tormentas, galernas, etc.) con condiciones de mar severas y los resultados han sido excepcionales, la plataforma se ha comportado perfectamente. Hemos hecho actividades de mantenimiento preventivo y de comprobación in situ, actuaciones que ya estaban programadas desde el inicio del proyecto y que se realizan de manera periódica sobre los componentes para su correcto funcionamiento. No hemos tenido que abordar ninguna otra situación problemática reseñable.

Carrascosa es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria. Comenzó su carrera profesional como especialista en dinámica de estructuras trabajando en dos consultoras de reconocido prestigio en Milán (Italia). En 2014, se unió a Saitec como Ingeniero Offshore para pronto convertirse en el Responsable del Departamento de Eólica Marina. Con el lan-

zamiento de la spin-off Saitec Offshore en 2016, recayó en David Carrascosa la Dirección Técnica de la empresa. Recientemente, fue nombrado Director de Operaciones y Miembro del Consejo.

¿Cómo se encuentra el proyecto DemoSATH después de la puesta a flote del aerogenerador eólico marino flotante hace más de un año? ¿Qué problemas han encontrado?

¿Las fuertes mareas han sido un problema?

Las mareas no son un elemento que incida directamente, provocan que la plataforma suba y baje, como haría una boya o un barco. Tampoco afecta al sistema de amarre tipo catenaria, ya que no es rígido y esa flexibilidad permite que se adecúe a todos los estados de la mar, corrientes y mareas.

¿Cómo ha sido la fiabilidad de su comportamiento? ¿Cómo ha sido la estabilidad de la estructura en medio del mar?

DemoSATH ha superado las situaciones más adversas con olas de más de 10 metros y rachas de viento superiores a 100km/h. Estamos muy satisfechos con los resultados. En cuanto a su estabilidad, nuestra tecnología SATH se basa en dos flotadores horizontales que proporcionan un amplio plano de agua, garantizando un alto nivel de estabilidad. Además, la inclusión de una placa estabilizadora sumergida permite amortiguar los movimientos de la plataforma en condiciones de oleaje severo, reduciendo así el impacto en la turbina.



El aerogenerador está en operación de forma continua desde septiembre del año pasado y lo hace a su capacidad máxima de 2MW

«Hemos superado olas de más de 10 metros y rachas de viento superiores a 100 km/h»

¿Cómo transcurrió el despliegue del cable submarino en el lugar de instalación? ¿Cómo han sido las conexiones?

Para poder exportar la energía contamos con un cable estático – ya existente, desplegado por BiMEP para poder hacer la exportación de

INVERSIONES

Aunque no se habla de cifras concretas sí pueden compartir que el proyecto cuenta con la inversión del Grupo Saitec y con el apoyo financiero de nuestros socios RWE y The Kansai Electric Power Co. Inc (KEPCO). También hemos recibido fondos dedicados a proyectos innovadores por parte de CDTI, IDEA, SPRI y EVE. En este momento, están participando en convocatorias de I+D+I europeas dedicadas a actividades de fomento de la biodiversidad, investigando el entorno donde se encuentra instalado DemoSATH (el área de ensayos de BiMEP) y proponiendo soluciones de promoción de acuicultura e incremento de los recursos pesqueros (como por ejemplo arrecifes artificiales creados a partir de palas recicladas de aerogeneradores). Además, han puesto en marcha el proyecto DemoSATH Lab, una iniciativa pionera en el campo de la eólica marina, con la que, empleando la monitorización medioambiental en torno al prototipo, se investigan las interacciones con el medioambiente. Buscan promover opciones de diseño sostenible que permitan que esta tecnología tenga un impacto positivo tanto a nivel social como ambiental, en colaboración y constante diálogo con el sector de la pesca, la acuicultura, centros de formación y demás entidades enfocadas a la innovación. Con este objetivo, se exploran alternativas que faciliten la convivencia entre la eólica marina y otras actividades, contribuyendo así a un modelo energético respetuoso con el entorno. DemoSATH es un proyecto de investigación experimental. No tiene por objetivo un retorno económico en primera instancia. Su meta es adquirir conocimientos y aprendizaje que nos permiten afrontar futuros proyectos más ambiciosos, ya sean precomerciales o comerciales, desde una posición rigurosa.

energía- y el cable dinámico -Nosotros llevamos a cabo la operación de su instalación, recuperando el extremo del cable estático existente del fondo marino e instalando la junta que permitirá la conexión eléctrica entre ambos cables. Posteriormente, el cabezal del cable dinámico se fija al interior del SPM (punto de amarre situado en la proa del dispositivo) y se realizan las conexiones eléctricas. La energía se dirige a una subestación de BiMEP desde donde se transmite a la red general.

¿Cómo han transcurrido las homologaciones de la estructura?

Bureau Veritas ha certificado el prototipo DemoSATH y parte de la operación del dispositivo para obtener un conformity statement no solo del diseño sino también del ensayo de prototipo (esto incluye una serie de ensayos durante los primeros meses de operación).

Ha sido un proceso muy exhaustivo, en el que se han valorado aspectos de ingeniería aplicados en el proyecto, incluido el diseño básico de la plataforma, los sistemas de amarre, la seguridad y los sistemas eléctricos de baja y media tensión. Todo ello supone confirmar que el prototipo cumple con las más exigentes normas de seguridad y esto permite allanar el camino para los despliegues en parques eólicos flotantes comerciales de todo el mundo.

¿Cómo ha sido la seguridad implementada?

Se han seguido todas las normativas nacionales e internacionales exigidas por la sociedad de clasificación y por las propias aseguradoras del proyecto.

¿Y en cuanto a la seguridad de los trabajos realizados por sus operarios en medio del oleaje cómo ha transcurrido todo?

Todos los trabajos que se han abordado ya sean en tierra o en la mar se han realizado cumpliendo todas las normas de seguridad. Una prioridad es el bienestar de todas las personas involucradas y todo se ha desarrollado adecuadamente, logrando cero accidentes durante todo el proceso. Las empresas involucradas en las distintas fases del proyecto (construcción, posicionamiento de los elementos, puesta a flote, traslado, operaciones y mantenimiento) han seguido todos los protocolos y estándares de seguridad que son de aplicación. Estamos muy satisfechos con su actuación.

¿Cuáles son los registros de energía que aporta el aerogenerador en estos momentos?

El aerogenerador está en operación de forma continua desde septiembre del año pasado y lo hace a su capacidad máxima de 2MW. Sólo se interrumpe en caso de



Carrascosa muestra su satisfacción por el desarrollo del proyecto de la empresa Saitec.

APROVECHANDO EL MANTENER EL DIÁLOGO CON LAS COMUNIDADES PESQUERAS

Uno de los ejes de discusión siempre ha sido la cohabitación con las comunidades pesqueras, aspecto que DemoSATH está aprovechando para el diálogo con las partes interesadas y particularmente con el sector de la pesca, que es el que está demostrando una mayor y legítima preocupación por la futura ocupación del espacio marino por la eólica. «Nos estamos reuniendo con ellos, aportando información temprana sobre nuestros proyectos, involucrándoles en propuestas de I+D+i que puedan proporcionar beneficio mutuo, y sobre todo, escuchando sus preocupaciones e intereses e integrándolos en los futuros proyectos», señalaba David Carrascosa.

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...





Carrascosa en el momento de construcción de los elementos de flotación del aerogenerador

que se superen los límites de viento establecidos o si es precisa alguna actividad de mantenimiento.

¿Cuáles son los próximos pasos que piensan dar con los proyectos Geroa y Medfloat?

Tenemos previsto desarrollar estos dos parques precomerciales, en el entorno de los 50MW, con el objetivo de ensayar la configuración de un parque eólico marino flotante, seguir adquiriendo conocimientos y experiencias en aspectos como la fabricación en serie, la instalación de varias unidades, interconexión y evacuación de la energía de varias unidades, análisis de otros entornos a nivel medioambiental etc. Es un paso adelante en nuestra tecnología. Esto nos permitirá tener un bagaje y aprendizaje que será fundamental para los parques comerciales.

¿Cuál es su opinión sobre las subastas previstas?

En España, las subastas de eólica marina flotante son un aspecto crucial para el desarrollo del sector, y aunque se prevé que el primer marco específico esté operativo para 2025, todavía tenemos que afrontar desafíos significativos en términos normativos y regulatorios.

¿No le parece que andamos tarde en parques eólicos flotantes y despliegue de energías renovables en tierra?

Otros países están apostando fuertemente por la eólica marina flotante, con proyectos ya en marcha, como el Reino Unido, Noruega, Portugal, Japón y China, gracias a po-

Los dos parques precomerciales, Geroa y Medfloat, en el entorno de los 50 MW, parten con el objetivo de ensayar la configuración de un parque eólico flotante

líticas de apoyo, inversión en I+D y el desarrollo de proyectos piloto y comerciales a gran escala.

España, por su parte, tiene un enorme potencial en la eólica marina flotante. A pesar de su retraso en comparación con otros países, cuenta con una extensa costa, condiciones de viento favorables y una sólida cadena de valor industrial, que incluye empresas líderes mundiales en renovables, tecnología y construcción naval. Esto la posiciona estratégicamente para participar en el despliegue de proyectos flotantes, especialmente a medida que se acelere la regulación y se desarrollen infraestructuras clave como los puertos. 🌊

BURELA | 7-10 MAYO 2025

EXPO *MAR*

un punto de referencia

EN EL MUNDO DEL MAR

XXXII
**XORNADAS
TÉCNICAS**

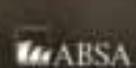
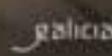
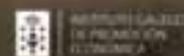
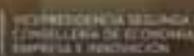
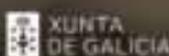
**FERIA
NÁUTICO
PESQUERA**

XXVI
**ENCANTRO
EMPRESARIAL**

Organiza:

**FUNDACIÓN
EXPOMAR**

  EXPOMAR.com



Normas y costumbres de nuestros arrantzales en el puerto de Bermeo

"El Txoko " Lamera Gane" desde el año 2.007 viene realizando homenajes a nuestros pescadores, el día 9 de septiembre de cada año. Este año queremos dedicar a todas las personas que durante siglos dedicaron su labor para mantener la seguridad, estabilidad y rentabilidad de nuestro sector primario como es la pesca.

IÑAKI GARRO

El puerto de Bermeo, en el siglo XX tenía 134 embarcaciones de 22 a 36 metros de eslora, denominados de bajura y 120 embarcaciones de 6 a 20 metros de eslora, denominados merluceras. También contaba con: Ayudantía Militar de Marina en sus funciones de control y despacho de embarcaciones de pesca, cabotaje y recreo. Las normas se regulaban en función de las características de cada barco. Llevaban personal titulado, tanto de máquinas y puente, con certificaciones de las revisiones periódicas correspondientes que facilitaban los inspectores de cada Comandancia Militar, a fin de mantener en buen estado las embarcaciones y preservar la seguridad tanto del barco y la tripulación, siendo su medio de trabajo peligroso, como era la mar. En el año 1.992 se pasó del mando militar al civil, dependiendo de la Marina Mercante con la denominación de Capitanías Marítimas.

LA COFRADIA DE BERMEO

Las cofradías de pescadores son entidades sin ánimo de lucro y de ámbito local. Su función principal es la representación y defensa de los intereses económicos y sociales de sus afiliados. Su



Mural que recoge la actividad pesquera del puerto de Bermeo.

Las primeras ordenanzas de la Cofradía de Bermeo datan de 1353

principal medio de comunicación al principio del siglo XX era la sirena que disponía la cofradía, se utilizaba para comunicar la entrada de pescado al puerto y su subasta. Las reuniones de los socios, elecciones de sus representantes y cualquiera actividad pesquera, se comunicaba por este medio. También se utilizaba ante las emergencias que ocasionaba el mal tiempo a las

embarcaciones en el puerto etc. Todas las labores de las embarcaciones bermeanas eran controladas, supervisadas y reglamentadas por la Cofradía. El origen de esta institución se remonta a la Edad Media, sus primeras ordenanzas datan del año 1353, se cuenta que en Bermeo habían existido hasta tres Cofradías, dos de ellas tenían derecho de venta y se distinguían por su orienta-

ción política. La estructura orgánica estaba formada por presidente, vicepresidente, secretario y varios vocales. La designación de los mismos se realizaban en las asambleas entre los socios que estaban compuestos de armadores y tostartekos con una participación de 50% por cada parte. La elección de presidente mayoritariamente se elegía al patrón o armador de una embarcación de bajura y al vicepresidente entre los tostartekos. El primero seguía en sus funciones de patrón en su embarcación y el vicepresidente se liberaba para su dedicación plena en la Cofradía. Su remuneración consistía en la partija de la embarcación que estaba enrolado más una cuarta parte y el valor de 1 kilo de pescado que se subastaba en la lonja. En el año 1963 a la designación de un nuevo presidente se le facultaba para su dedicación plena en la Cofradía en detrimento del vicepresidente, lo que provocó unas de las primeras huelgas del sector.

La Cofradía genera sus recursos económicos por los derechos de venta de 3,5 % del importe total de las ventas que se subastan en su lonja. Este dinero se ingresa en una caja común que dispone la Cofradía. Además, este activo se utiliza para los pagos del personal y para las ayudas reglamentadas que acordaban los socios.

Curiosamente, cada cofradía regulaba sus propios derechos de venta, en las primeras salidas de las embarcaciones bermeanas al Mediterráneo encontrándose con porcentajes superiores por derechos de venta. Desde la cofradía se desplazó una comisión y tras varias deliberaciones llegaron a un acuerdo

En campañas de inviernos duros debido al mal tiempo o escasas capturas de pescado, la cofradía desde su caja común realizaba de una a tres pagos, dependiendo las necesidades de cada costera. También prestaba dinero en concepto de "misericordia" a los socios para suplir las necesidades económicas que tenían por las malas costeras

En la parte social también se diferenciaba bastante a la clase trabajadora de tierra. La cofradía ayudaba con una cantidad en concepto de invalidez y jubilación a lo largo de su vida independientemente de lo que recibía de estamentos oficiales. Este concepto permaneció en vigor hasta la llegada de montepío en el año 1956. Al principio del siglo pasado la cofradía de Pescadores, en unas condiciones especiales, contrató un seguro médico privado para sus socios.

Servicios más utilizados

Nuestros arrantzales creaban sus propios servicios según necesidades que iban surgiendo, señeros ó alcaldes de mar, guardianes de puerto, talayero etc.

El **Señero** solía ser un armador y lo elegían los propios armadores en una votación, permaneciendo en el cargo durante un año. Así, se designaban a varias personas pero siempre con un número impar, para evitar empates en las deliberaciones que realizaban por cada circunstancia. En este sentido, tenía poder para parar o limitar la salida a la mar en circunstancia de mal tiempo y por otras causas de interés, tanto en tierra como estando faenando en la mar. Su comunicación se realizaba por dos faroles uno verde de observación con un tablero de anuncios para comunicar hasta que hora está limitaba la salida al mar y otro rojo en señal de prohibición de salir a la mar hasta nueva orden. La comunicación en la mar se hacía con la izada de la Ikurrina en el mástil más alto de la embarcación y representaba el regreso al puerto de toda la flota. Los faroles y tablón de anuncios estaban ubicados en el lugar visible del puerto. A la llegada de nuevas tecnologías se cambiaron esos sistemas de comunicación.

Talayero situado en un lugar estratégico de Matxitxaco, su misión consistía en facilitar información de cualquiera incidencia que vislumbraba en la mar, bancos de pesca o accidentes. Antiguamente cuando localizaba algún banco de pesca se comunicaba con los barcos encendiendo una hoguera, según su ubicación determinaba la posición del banco avistado. Con la llegada de nuevas tecnologías se comunicaba por radio con las embarcaciones.

Guardian de puerto, servicio que se realizaba a las noches durante el invierno; en Bermeo, un puerto de abrigo malo con las resacas. Su misión consistía en salvaguardar la seguridad de las embarcaciones comunicando a los armadores sobre las variaciones que producía en los amarres con el mal tiempo. Si llegaba una situación extrema se disponía de una sirena potente para llamar la atención de todos los armadores.

La cofradía llevaba la explotación de la fábrica de hielo y varaderos, en los comienzos de las costeras regulaban por sorteo la utilización de estos servicios para que todos los barcos estuviera en las mismas condiciones al comienzo la costera. Igualmente tenían una cooperativa de suministro de pertrechos de pesca a fin rentabilizar mejor su negocio.

EMBARCACIONES DE BAJURA

Bermeo en el siglo XX era el puerto de baja-jura más importante del Cantábrico. El reparto de capturas se realizaba con un 45% para la tripulación y 55% para la clase armadora. Solamente el maquinista tenía un sueldo fijo, más su parte proporcional que le correspondía como tripulante y también se repartía un cuarto para el cocinero y para el estibador de pescado en la nevera. Las bajas por enfermedad se entregaba lo que recibía de la seguridad social al monte mayor y este recibía en su totalidad la parte que le correspondía como tripulante. Igualmente, conservaba todos los derechos como tripulante.

PARADA POR ACCIDENTE O AVERÍA

En las embarcaciones que se quedaban en puerto por avería o accidente, su tripulación se repartía en otras del puerto. La remuneración que recibían por sus trabajos se entregaba al monte mayor de la embarcación averiada a fin de repartir entre todos a partes iguales.

EMBARCACIONES DE MERLUCERAS

Eran socios de la misma cofradía y tenían distinto tamaño de embarcación y modalidad de pesca. Sus especies principales eran la merluza, besugo y palometa durante los meses de octubre hasta junio en caladeros de Bizkaia y Eskote (Gipúzkoa) y a la pesca de túnidos de julio a septiembre en la modalidad de cacea (curricán). Se regían con distintas ordenanzas y eligían sus propios representantes en Asamblea General donde participan todos los armadores y tripulantes embarcados en las merluceras. Elegían presidente y la junta de vocales y disponen de personal fijo para realizar temas burocráticos con funciones de Secretario y Contable. El reparto de las capturas y retribuciones al personal se realizan con 50% para el parte del armador y 50% a la tri-



Muelle de la Cofradía bermeana.

pulación. Del total de venta, se deducen los gastos por Monte Mayor con un 50% por parte de armadores y otro 50% de la clase marinera a los pagos de Seguridad del personal, víveres, aparejos básicos, cebos y mantenimiento de los equipos de pesca. Tenían una pequeña planta de congelación y conservación para el cebo que utilizan para pescar, el reparto lo realizaba

Julia Albóniga Telletxea (JULI MAISON) tenía que ejercer de líder y sortear todas las situaciones que presentaba el reparto, muchas veces no era del gusto de algunas neskattillas. La mayoría de las veces culpando al cebo por la escasez de capturas que realizaba su embarcación. Disponían de sus propios señeros, elegidos entre armadores, siendo el sistema de elección igual a los de bajura.

EL PAPEL DE LA MUJER EN LA SOCIEDAD PESQUERA

El hecho de la idea extendida de la mujer tradicional vasca, donde se la sitúa en ámbito doméstico, choca con la mujer bermeana. Las embarcaciones tenían hasta cuatro mujeres realizando tareas para compra de víveres, limpieza y recogida de cajas de pescado, ayudas en las descargas de pescado, cuidado y mantenimiento redes etc. Su trabajo más duro y complejo realizaban cuando ocurría algún accidente en la embarcación. A una le destinaban para comunicar incidencias a los familiares ejerciendo la labor de psicólogas, algunas veces con la colaboración del fraile Aita Adrián. También trabajaban en las fábricas de conservas, arreglo de redes etc.

Las embarcaciones tenían hasta cuatro mujeres que realizaban tareas de apoyo a los marineros en la actividad pesquera

Los protagonistas de la historia

Antón Garai, presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo durante 11 años y presidente de la federación de Bizkaia hasta el año 1983, durante estos veinte años modernizó estructuras y normas de funcionamiento de la Cofradía, no siempre a gusto de todos. Se hizo buen amigo del Presidente del Instituto Social de la Marina el Almirante Fontán Lobe. A través de este instituto consiguió la construcción del hogar del jubilado para los arrantzales, crédito para la construcción de la nueva fábrica de hielo, la construcción de la Escuela Náutico Pesquera y habilitar la Mutualidad de accidentes de trabajo y rehabilitación del Instituto Social de la Marina en la zona de Txibitxaga

Antón Pérez, secretario de la Cofradía de Pescadores de Bermeo durante 23 años, junto con Antón Garai en representación de la cofradía, consiguieron muchos acuerdos pesqueros. Relevaó el cargo a su padre Julio Antonio Pérez (Motxela) que empezó trabajando en la cofradía como pesador de pescado. Después de cierto tiempo ascendió al cargo de Secretario, famoso por la creación de la letra "ZORTZI PAPARDO". Se inspiró durante sus labores de pesador, debajo tenía el pescado, al frente veía la mar, faltaban muchos barcos por llegar, canción que se canta en Bermeo en muchas celebraciones y fiestas

José Manuel Gabantxo, Presidente de la cofradía de Pescadores desde el año 1991 al 1995, patrón en el pesquero Noche de San Juan durante cinco años, de pequeño en la taberna que regentaba su padre, ante clientes como Luis Goyenechea Arketa, aficionado a pintar barcos pesqueros y viendo sus obras, nació su afición de pintar cuadros de temas pesqueros, realizando hasta la fecha de 435 cuadros, muchos de los cuales expuso en el Museo del Pescador de Bermeo y en el Hotel Indautxu donde visitaron

gente como María Eugenia Mezo, Los hijos del pintor Julián Momoito, Pablo, Angel y Alberto entre otros. Participó en el desarrollo del pintado de los postes de anclaje de los pantalanes del puerto interior. Se pintaron con arreglo a los símbolos que utilizaban los pesqueros antiguos en sus chimeneas. Gran divulgador de temas pesqueros por todos los años dedicados como profesional y arrantzale .

Jabier Kareaga Urkijo, empezó a la mar a la edad de 13 años en la embarcación "La Fea", Vicepresidente durante 5 años en la Cofradía de Pescadores de Bermeo, arrantzale durante muchos años, muy aficionado a la lectura, colaborador en muchos actos culturales.

Anna Marra Pascual, Hija de Giovanni Marra Basso, conocido como (Juan Marra) de origen italiano, presidente de (CEVAS) principal impulsor del proyecto de la entronización de la Virgen de Begoña en aguas de San Juan de Gaztelugatxe en el año 1963, hace 61 años en memoria de los buceadores fallecidos y los fallecidos en la Galerna de 1912. Este imagen submarina está considerada un de las más grandes del mundo, junto con el Cristo de Abismos, sumergido en aguas de San Fructuoso (Génova), o la Virgen de Guadalupe, patrona de México, que se encuentra en la bahía del puerto de Acapulco.

Anna siguiendo los pasos de su padre, organizaba una ofrenda foral por tierra y mar cada año, en memoria de la entronización de la Virgen de Begoña el 15 de septiembre de 1963. Existe una copia exacta de la virgen en el altar lateral de la iglesia de los Padres Franciscanos de Bermeo.



World Maritime Week debatirá sobre pesca, construcción naval, puertos y energías marinas

La organización de la World Maritime Week mantiene semanas intensas para la organización de World Maritime Week 2025, en Bilbao Exhibition Centre, a la que le preceden cuatro reuniones de los comités científicos de Sinaval, Eurofishing, Futureport y Marine Energy Week, además de un quinto encuentro del Comité Técnico Asesor, centrado en el contenido global del evento.

El objetivo principal de estos comités es proporcionar orientación y apoyo en las decisiones estratégicas en la organización del encuentro, a través del intercambio de ideas, la colaboración y el feedback constructivo sobre las decisiones y propuestas que se van presentando.

Este grupo de personas expertas está compuesto por representantes de los principales clústeres y asociaciones de los cuatro sectores. Todo ello con el fin de asegurar que World Maritime Week aporte un valor añadido al sector y oportunidades de calidad a todos sus participantes. Su papel es esencial en la configuración del encuentro, ya que son quienes mejor conocen y representan las necesidades del sector.

En este sentido, la estructura congresual ya está definida. El programa de conferencias de WMW 2025 se desarrollará los días 19 y 20 de marzo.

Ambas jornadas se iniciarán con una sesión de apertura con representantes a nivel europeo que muestren una visión global de las políticas que se están aplicando y su impacto en el sector.



La World Maritime Week acogerá diferentes congresos sobre temas que concitan la atención de los sectores pesqueros, naval, portuario y de energías.

Se contará con representantes a nivel europeo que muestren una visión global de las políticas que se están aplicando y su impacto en el sector

Cada jornada, además, incluirá dos sesiones transversales para abordar temas comunes a los cuatro sectores (construcción naval, pesca, puertos y energías marinas) y cuatro sesiones monográficas una por sector.

En las citadas sesiones se tratarán temas como, por ejemplo, la economía azul y las estrategias de otras regiones para identificar sinergias y proyectos conjuntos; la descarbonización y los retos que implica su aplicación en los cuatro sectores; la digitalización y la implementación de la IA en la indus-

tria marítima; y, las vías para asegurar la competitividad de la industria marítima europea en el mercado internacional.

El equipo organizador de WMW 2025 ha intensificado estas semanas las reuniones y visitas en diferentes foros marítimos a fin de promocionar la celebración de este evento, que ya cuenta con la confirmación de firmas expositoras procedentes de Euskadi, Madrid, Galicia y Levante, además de la representación de No-

ruega y Francia en el plano internacional. Junto a ello, se ha decidido habilitar un escenario adicional dentro de la zona expositiva para que cualquier empresa expositora que lo desee pueda utilizarlo para presentaciones o charlas comerciales, potenciando aún más la visibilidad y el impacto de su participación en el evento.

Asimismo, la organización sigue trabajando en la elaboración de un programa interesante para las firmas visitantes de WMW. Así, el viernes 21 de marzo se organizarán visitas Técnicas a empresas participantes y colaboradoras de WMW de la CAV: astilleros, instalaciones portuarias, empresas de tecnología marítima y pesquera, proveedores de equipos y sistemas de propulsión, ingenierías especializadas, y plataforma offshore, entre otras.

Por último, la próxima edición de World Maritime Week contará con un Foro de Empleo; iniciativa dirigida a reducir la distancia entre la necesidad de las empresas de atraer y retener talento, y la falta de formación cualificada de las personas. El objetivo es generar interés entre los jóvenes hacia el sector e impulsar su participación en los programas de formación (cursos, másteres, módulos, oficios, etc.) que responden a las demandas actuales del mercado laboral.

Las empresas participantes podrán presentar sus ofertas de empleo y mantener entrevistas con las personas interesadas en ellas. World Maritime Week es el punto de encuentro entre actores clave dentro de la industria marítima global.

Este foro concentra a profesionales de la industria marítima cada dos años, que acuden a esta cita de referencia con el objetivo de establecer alianzas internacionales, compartir información y abordar los nuevos retos del sector.

Finalmente, la organización de la



Arrate Tellaetxe, directora de Unidad del BEC, Javier Garat, secretario de Cepesca, Maite Sanrtayana, Even Manager de WMW 2025 y Carlos Sánchez, Delegado Zona Centro de BEC

Contará con un Foro de Empleo, iniciativa dirigida a reducir la distancia entre la necesidad de las empresas de atraer y retener talento

World Maritime Week ha participado en la asamblea general del Cluster Marítimo Español.

COMITÉS CIENTÍFICOS: o Sinaval: Foro Marítimo Vasco, Azti, CintranaVal, DNV, SoerMar, Clúster Marítimo Español y Tecnalia o Eurofishing: Gobierno Vasco, Op-pao, Opegui, Opescaya, Anabac, Azti o Futureport: Gobierno Vasco, Uniport, Autoridad Portuaria de

Bilbao (APB), Prosertek, Idom, UPV/ EHU y Tratos Group o Marine Energy Week: Tecnalia, Asociación Clúster de Energía, EVE, Bimep, Idom y Pymar.

COMITÉ TÉCNICO ASESOR: Uniport, Gobierno Vasco, Azti, Asociación Clúster de Energía y Foro Marítimo Vasco.

Botadura en Astilleros Murueta del carguero 'Bermeo'



Instalaciones de Murueta con el carguero 'Bermeo' construido

Astilleros Murueta ha celebrado en sus instalaciones de Erandio el acto de botadura del buque carguero 'Bermeo NM', que ha construido para el armador MAAS y, en la actualidad, tiene una carga de trabajo de tres buques.

En un comunicado, ha indicado que el nuevo buque dispone de una propulsión diésel eléctrica, lo que complementado con tecnología de baterías de última generación y permite realizar operaciones libres de emisiones ajustando la potencia generada con la que se necesita en cada momento, "optimizando el consumo durante todas sus travesías y reduciendo significativamente el impacto ambiental".

El 'Bermeo NM' entrará a formar parte del pool MAAS (Murueta

Atlántico Alcudia Shipping), con sede en Bilbao, que dispone de 14 buques de transporte de todo tipo de carga seca, graneles y grandes proyectos por todo Europa, Norte de África y Mar Negro.

Eficiencia energética

Se trata del quinto barco de la serie 6200 que Astilleros Murueta diseña y construye para el armador MAAS, tras el 'Mundaka NM', el 'Katuxa NM' y el 'Gernika NM' y el 'Arteaga NM'. De hecho, al igual que en los cuatro buques anteriores, tanto la concepción como el diseño del buque han sido realizados íntegramente por la división de ingeniería de Astilleros de Murueta en colaboración con el armador.

El barco se entregará en el segundo trimestre de 2025 y supone la

construcción número 332 del astillero. Según ha subrayado, este trabajo afianza su apuesta por los diseños de "buques tecnológicamente avanzados y con alto componente de innovación, que buscan la eficiencia energética y la utilización de nuevos combustibles".

En la actualidad, Astilleros Murueta tiene una carga de trabajo de tres buques: el buque arrastrero congelador Kaassassuk, que está construyendo para la compañía groenlandesa Royal Greenland; el buque quimiquero Bahía Candela que está construyendo para Murevi Energy; y el buque carguero Busturia NM, que está construyendo para MAAS en su factoría de Murueta.



SADA-INDYNA, S. A.



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

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



TECNISAJA, S.L.

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

Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitaciones

Freire construirá el oceanográfico Thuwal II para Arabia

Construcciones Navales Paulino Freire (Freire Shipyard), astillero vigués que ha participado en la construcción de un total de doce buques oceanográficos, construirá el Thuwal II, una unidad de 50 metros de eslora encargada por la Universidad Rey Abdullah de Ciencia y Tecnología (Kaust, por sus siglas en inglés). La construcción supondrá la consolidación de la atarazana olvíca en el exigente mercado de Oriente Medio.

La Kaust anunció en junio de 2022 su intención de construir un moderno oceanográfico con el objetivo de reemplazar la embarcación que utilizan en la actualidad, la Thuwal, y de “proporcionar investigación marina de primera clase y apoyar los objetivos de Arabia Saudita de estudiar y proteger los entornos marinos”. Para ello, la universidad se apoyó en el saber hacer de Glosten, la oficina de ingeniería naval norteamericana que ya se encargó de la confección del David Packard, el buque de investigación estadounidense que se encuentra en estos momentos en Beiramar tras la construcción y entrega precisamente a cargo de Freire.

El que será bautizado como Thuwal II será de carácter multipropósito y está diseñado para trabajar tanto en arrecifes como en entornos de aguas profundas “para gestionar las condiciones únicas del Mar Rojo” y trabajar también en el Golfo de Aqaba “y zonas con aguas tropicales y condiciones climáticas similares”. Con sus 50 metros de es-



El Thuwal II ha sido encargado por la Universidad Rey Abdullah.

lora será casi 15 más largo que el actual Thuwal, que además es un pesquero reconvertido que tiene ya 22 años de antigüedad.

El barco contará con una cubierta diseñada para desplegar equipos pesados e instrumentación sofisticada para múltiples disciplinas, además de disponer de capacidad para desplegar vehículos autónomos o que se pueden operar de forma remota, así como sistemas de muestreo. La confirmación del encargo para Freire supone la incorporación del sexto buque a su variada cartera de pedidos, formada en estos momentos por otro oceanográfico (el Anita Conti, para el Ifremer francés), un arrastrero congelador para Canadá (el Saputi II, de la armadora Qikiqtaaluk Fisheries), el buque de apoyo y mantenimiento de Briggs Marine (bautizado como Forth Constructor), el megayate del proyecto Incognita y

el velero “ecológico” firmado con Greenpeace. El astillero vigués entregó ya cuatro unidades desde 2011. El primero fue el Janan, oceanográfico encargado por la Universidad de Qatar que sirvió de escaparate del saber hacer de la atarazana en la región. Tras él llegó el Taqnia, el primero fabricado con destino a Arabia Saudí (para Taqnia Cyber), al que siguieron más tarde una patrullera multipropósito para Kuwait (la Sabah, de 42 metros) y el barco de investigación oceanográfica y pesquera Jaywun, encargado en este caso por la Environment Agency Abu Dhabi de Emiratos Árabes Unidos (EAU). Con la construcción y entrega del Thuwal II, Freire Shipyard habrá participado en la extensa ola de renovación de buques científicos con un total de 13 unidades para una decena de países, solo por detrás de las 15 de Armón Vigo (cinco en construcción actualmente).

“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 Pomalós, 20
36412 Pomalós (Porto Vedeira)

Galicia Norte
Pol. Ind. Vilar do Colo, s/n Amasas, 114-115
15520 Ferrol (A Coruña)

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

www.protecnavi.es
comercial@protecnavi.es

Sigue la construcción de nuevos oceanográficos en astilleros

Armón Vigo ha celebrado la botadura del “Anna Weber-van Bosse”, el nuevo buque de investigación oceanográfica que construye para el Royal Netherlands Institute for Sea Research (NIOZ), de Países Bajos, y cuya entrega está programada para el otoño de 2025. El buque, de casi 80 metros, es uno de los cuatro oceanográficos que Grupo Armón construye simultáneamente en Vigo. A través de sus canales sociales, el astillero ha felicitado al NIOZ por este hito en la construcción de su nuevo buque y ha agradecido a todo “el equipo implicado en este proyecto innovador y rompedor”.

En este sentido, el “Anna Weber-van Bosse” supone un nuevo punto de inflexión en la consolidación del Grupo Armón en lo referido a propulsiones alternativas, ya que estará preparado para el uso futuro de metanol. También contará con capacidad polar. El buque podrá operar cerca de la frontera de hielo marino en el Ártico y la Antártida, “lo cual es crucial dada la rápida fusión debida al cambio climático”, indica el organismo neerlandés. Será “el buque insignia de la flota de investigación holandesa”, apunta.

Firmado a finales de 2022, el “Anna Weber-van Bosse” reemplazará al “Pelagia”, un oceanográfico que se aproxima al final de su vida útil con 35 años de actividad. Su nombre rinde homenaje a la primera bióloga marina holandesa en realizar investigacio-



El barco Anna Weber-van Bose es uno de los cuatro oceanográficos que construye Armón

nes en el mar. Paralelamente, y tras la entrega del “Odón de Buen” para el IEO, Armón avanza en la construcción de otros tres oceanográficos: el “Borunn Bordardottir” (69,80 metros) para el Marine and Freshwater Research Institute (MFRI) de Islandia, con entrega prevista en noviembre de 2025; el nuevo buque de investigación de 45,95 metros encargado por el Gobierno Regional de Azores (Portugal); y, como incorporación más reciente a la cartera de pedidos del astillero, el buque para el Agri-Food & Biosciences Institute (AFBI) de Irlanda del Norte, que será un gemelo actualizado del “Tom Crean”, que Armón Vigo construyó para el Marine Institute de Irlanda en 2022. 🌊

Gran actividad de Armón a lo largo del 2024

El astillero Armón culmina un año de alta actividad con su última botadura en diciembre de un pesquero para Wofco. Junto a ello destaca el buque de investigación marina ‘Borunn Bordardotirr’ luce estos días en la ría, donde inició las pruebas de mar tras finalizarse su construcción en el astillero Ría de Vigo, de Armón. Será el mayor barco oceanográfico de Islandia, al que la compañía naval hará entrega este año para pasar a for-

mar parte de la flota del Instituto de Investigación Marina y Agua Dulce del país insular. En esta dirección explorará las augas del Atlántico Norte y reemplazará al veterano “Bjarni Sæmundsson” que lleva más de 50 años operando. El barco de última generación y a la vanguardia tecnológica fue bautizado con el nombre de la primera mujer formada en ciencias marinas en Islandia. 🌊

El 'Duque de Ahumada', la joya del servicio marítimo de la Guardia Civil

Astilleros Armón ha botado el patrullero Oceánico 'Duque de Ahumada' con el IMO 1018901 para la Guardia Civil Mar, construcción Armón V-148. El patrullero Oceánico supone la joya de de la institución del servicio Marítimo de la Guardia Civil con lo que será su buque insignia.

Con una eslora de 73,20 metros y una manga de 14,00 metros, En cuanto a los medios de armamento llevará a bordo un cañón principal de 76 mm, dos ametralladoras de 12,7 mm u otros dos lanzagranadas, y contará con una embarcación auxiliar semirrigida de 11 metros.

La inversión para este nuevo navío ha sido cofinanciada con fondos de la acción específica de equipamiento de la agencia europea Frontex. Su construcción se está realizando por los astilleros "Armón" y estará en servicio en el último trimestre de 2025. El buque oceánico "Duque de Ahumada" sustituirá al Río Miño, tras haber cumplido su periodo de vida útil. Se trata de una embarcación que ayudará a preservar el medio marino al incorporar tecnologías avanzadas que minimizarán su hue-



El "Duque de Ahumada" sustituirá al "Río Miño"

lla ecológica y que contribuirán en la lucha contra la contaminación marina. Dispondrá de 5 cubiertas, con helipuerto, 2 embarcaciones de rápida intervención y un "ROV" (vehículo submarino operado remotamente) para la inspección y rastreo subacuático de hasta 1 kilómetro de profundidad. Además, estará dotado con equipos de navegación y comunicaciones.

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANES – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

El 'Argos Berbés', última innovación de Nodosa para las Falkland

La ceremonia de amadrinamiento del "Argos Berbés", el nuevo arrastrero congelador que Nodosa Shipyard (Marín, Pontevedra) ha construido para Grupo Pereira y su socio de las Falkland Argos Limited, a través de la mixta Orion Fishing Company, es el último ejemplo de las construcciones para el caladero de las islas británicas del Atlántico Sudoccidental, uno de los más avanzados tecnológicamente del mundo. El "Argos Berbés" se suma así al "Hadassa Bay", para la sociedad mixta de las Falkland "South Atlantic Squid", participada por la viguesa Copemar y su socia Beauchêne Fishing Company, construido en Astilleros Ría de Vigo (Grupo Armón), y al "Prion", para Petrel Fishing Company LTD, la mixta participada por el Grupo Pescapuerta y por el Grupo Fortuna, que, al igual que el "Argos Berbés", lleva la firma de Nodosa Shipyard. La inversión en este buque de nueva generación ha superado los 30 millones de euros.

Con 2500 GT, 85 metros de eslora y 14 de manga, el nuevo buque de Grupo Pereira destaca por su proa invertida y es, junto con el "Prion", el arrastrero congelador de mayores dimensiones construido hasta la fecha por el astillero de Marín, responsable del anterior buque para la misma sociedad, el "Argos Cies", de 2018

Con el "Argos Berbés", Pereira avanza en la renovación de su flota del Atlántico sudoccidental tras los buenos resultados obtenidos con el "Argos Cies", de 2018, también firmado por Nodosa. "Ojalá pudiésemos hacer barcos nuevos en otros caladeros, pero a día de hoy, el único que nos da una seguridad jurídica suficiente



Nodosa Shipyard ha acogido el acto de amadrinamiento del "Argos Berbés", construido para el Grupo Pereira y su socio de las Falkland.

es Malvinas", explica Andrade, quien asegura que la armadora mantiene el objetivo de estrenar el buque, que reemplazará al "Argos Vigo", en la primera campaña de loligo del próximo año. "No contemplamos otra opción. Queremos pensar que el cierre de este año es excepcional. Es

un caladero bien gestionado. Ante la mínima duda, cierran o no abren. Eso también significa asegurar el pan para mañana. Ahora nos toca asumir esta situación, pero confiamos en que en febrero sea otra", explicaba RuyAndrade, director de Relaciones Exteriores. 🌊

Tuna Safe Fishing: Revolucionando la Seguridad Laboral en la Industria Atunera

Tuna Safe Fishing, un proyecto innovador desarrollado por Sinergia y promovido por OPAGAC (Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores) está destinado a transformar la forma en que se gestionan y previenen los riesgos laborales en los buques atuneros, integrando tecnologías avanzadas como la realidad virtual (VR) y la realidad aumentada (AR) para la formación, la gestión documental y la seguridad a bordo. Tuna Safe Fishing es una solución integral diseñada para mejorar la seguridad y la eficiencia operativa en los buques atuneros. A través de una aplicación digital accesible desde dispositivos móviles y tablets, el proyecto permite la gestión y consulta de documentación de PRL en tiempo real. El sistema incluye módulos interactivos de capacitación, lo que facilita el aprendizaje a través de simulaciones inmersivas de situaciones de riesgo.

Antes de la implementación de esta solución, la gestión de la PRL en los buques atuneros dependía en gran medida del papel. El capitán y los responsables de PRL a bordo debían gestionar manualmente la firma de documentos y asegurarse de que todos los tripulantes estuvieran equipados y formados según las normativas vigentes. Este proceso, además de ser engorroso, provocaba errores y retrasos debido a la pérdida de documentos, firmas incompletas y falta de control en tiempo real.

Con Tuna Safe Fishing, toda la gestión de PRL se ha digitalizado, facilitando un acceso más rápido y seguro a los datos necesarios tanto para el barco como para las oficinas en tierra. Los tripulantes pueden firmar electrónicamente desde cualquier parte del buque, y los responsables de PRL pueden asegurarse de que todo está en or-



El Ministro Luis Planas conoce el dispositivo Tuna Safe Fishing

den sin necesidad de esperar al retorno de los documentos físicos. Este sistema no solo ahorra tiempo, sino que previene riesgos legales asociados a una gestión documental ineficaz.

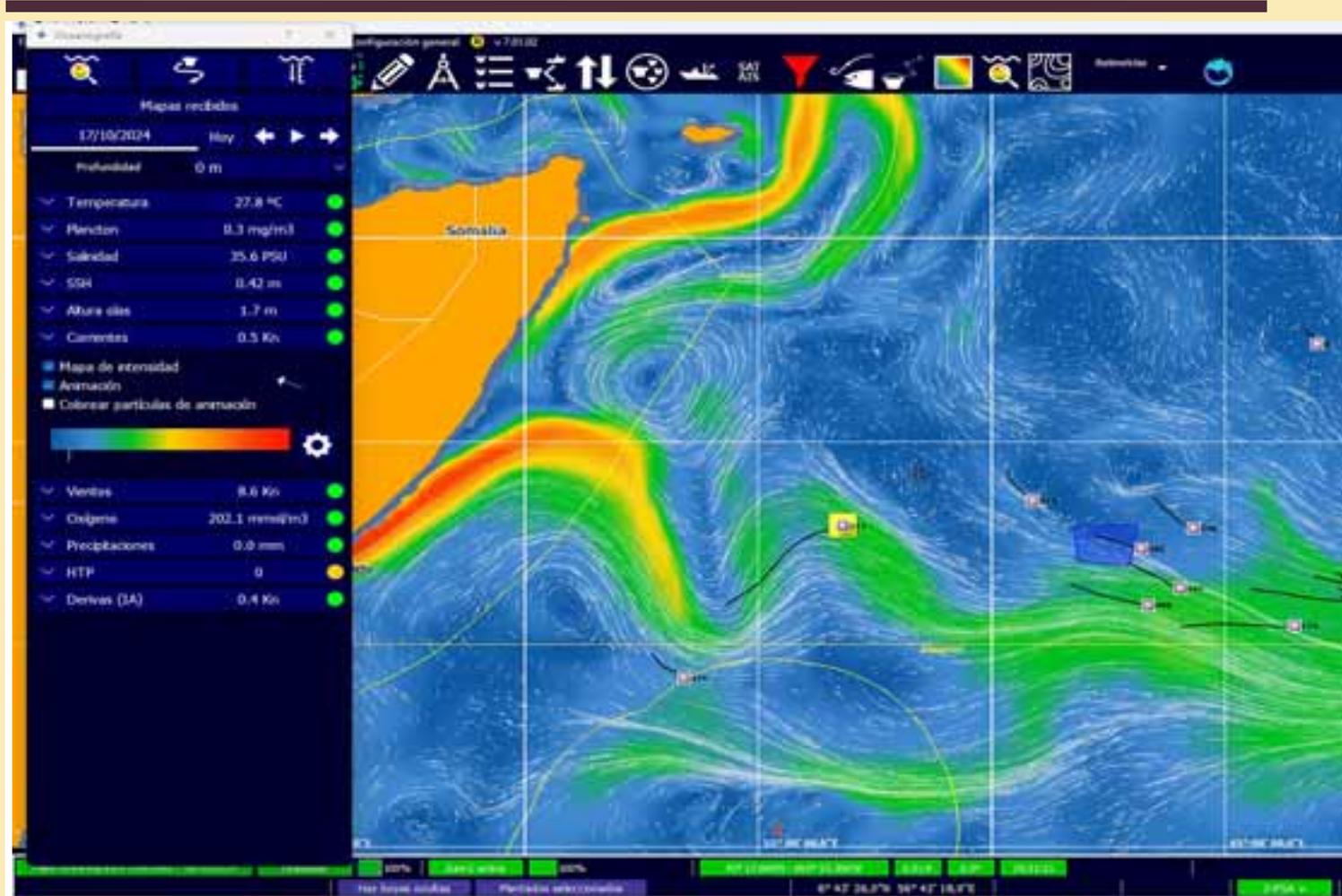
Uno de los componentes más interesantes de Tuna Safe Fishing es la integración de la realidad virtual y la gamificación en la formación de la tripulación. En lugar de las tradicionales sesiones de formación teórica, los tripulantes pueden interactuar con entornos virtuales que simulan situaciones de emergencia reales, como incendios o escapes de gas, lo que les permite practicar sus respuestas en un entorno controlado pero altamente realista.

Estos escenarios virtuales no solo ofrecen una capacitación más práctica y efectiva, sino que también permiten a los tripulantes visualizar los riesgos específicos de cada área del barco.

La posibilidad de repetir estos simulacros hasta obtener una puntuación adecuada garantiza que cada miembro de la tripulación esté completamente preparado antes de enfrentarse a una emergencia real.

Tuna Safe Fishing está diseñado para ser una solución modular, lo que significa que puede adaptarse a las necesidades específicas de cada empresa armadora. Cada compañía puede personalizar la plataforma, gestionando su propio contenido y documentación, mientras que los trabajadores pueden acceder a información y procedimientos específicos de su barco en varios idiomas, incluyendo español, inglés y francés. Además, el proyecto contempla futuras expansiones que permitirán incorporar módulos adicionales de inspección remota y asistencia técnica, lo que refuerza aún más su utilidad en la operativa diaria.

La adopción de tecnologías 4.0, como la realidad virtual y la digitalización de procesos, es esencial para modernizar la industria atunera. «Con Tuna Safe Fishing, no solo se pretende mejorar la seguridad de los trabajadores a bordo, sino que también se alinea con los objetivos de sostenibilidad y eficiencia que guían el futuro de la pesca responsable», según indican Juan Carlos Lago Giráldez, promotor de esta iniciativa.



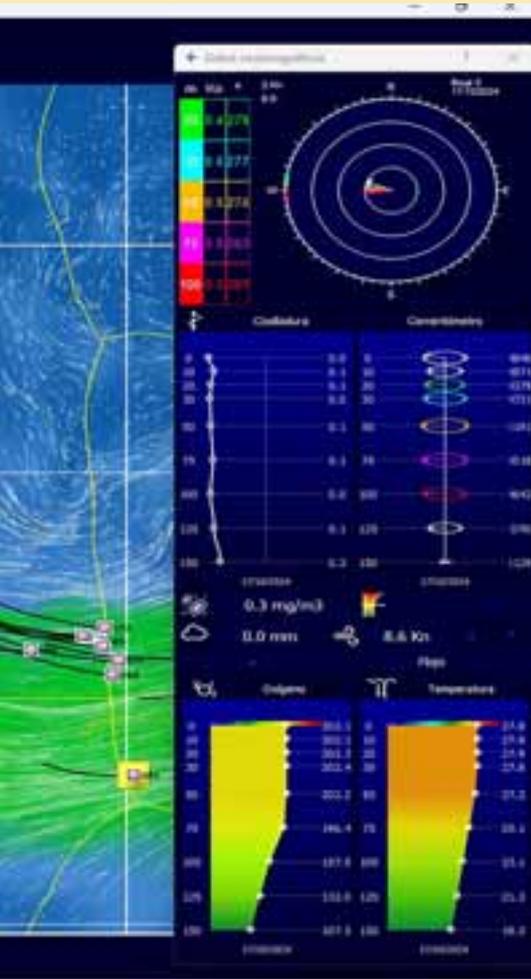
Zunibal: innovación al servicio de la pesca del atún

Zunibal, con casi tres décadas de experiencia en soluciones innovadoras para la pesca sostenible de atún, ha presentado la nueva versión de su software para la asistencia a la flota pesquera de atún. Diseñado especialmente como un sistema de operación y gestión de boyas para los patrones de la flota atunera, que durante casi 30 años ha sido una herramienta esencial, proporciona información precisa y funcionalidades avanzadas que facilitan y mejoran la capacidad de tomar decisiones. Ahora, esta actualización incorpora una evolución en la interfaz, ofreciendo mapas oceanográficos mucho más visuales e intuitivos y funcionalidades basadas en inteligencia artificial y machine learning, manteniendo el compromiso de Zunibal de equipar con la última tecnología a la flota atunera.

La nueva versión del software incorpora una evolución en la interfaz, ofreciendo mapas oceanográficos mucho más visuales e intuitivos. Además, integra funcionalidades basadas en inteligencia artificial y machine learning. Estas caracte-

rísticas proporcionan información precisa y funcionalidades avanzadas que facilitan y mejoran la capacidad de tomar decisiones para una pesca más eficiente y responsable.

El valor añadido de los mapas oceanográficos reside en el uso del Machine Learning y la Inteligencia Artificial. Estas tecnologías permiten recomendar las mejores zonas de pesca y la planificación de rutas óptimas. Una de las herramientas desarrolladas es el Hot Tuna Point, que consiste en mapas de zonas de pesca óptimas basados en modelos oceanográficos y estimaciones de biomasa realizadas por las boyas. Esta herramienta es capaz de reducir el consumo de combustible al indicar la zona con mayor probabilidad de éxito e incluso de facilitar la pesca a banco libre, al recomendar la zona con el hábitat más favorable para encontrar atún.



Entre las novedades más destacadas de esta actualización se encuentran los mapas de Derivas. Estos mapas, que representan la trayectoria prevista de las boyas, se elaboran mediante técnicas de Machine Learning. El modelo se entrena considerando diferentes variables oceanográficas, como el viento y las corrientes, tanto actuales como históricas. Los mapas de deriva reflejan la velocidad y el rumbo reales de la boya, tomando en cuenta la parte sumergida del objeto. Esta herramienta ofrece estimaciones más precisas y ayuda a optimizar las operaciones de pesca al anticipar el comportamiento de los Dispositivos Agregadores de Peces (FAD).

Los mapas oceanográficos ahora presentan una mayor resolución, lo que se traduce en una precisión superior en la identificación de zonas óptimas de pesca. Con información más detallada y precisa, los profesionales pueden tomar decisiones más informadas, optimizando las rutas y aumentando la eficiencia de las operaciones pesqueras. La posibilidad de visualizar los mapas individualmente o como una animación facilita el análisis de las condiciones oceanográficas y mejora la planificación. Zunibal continúa con su compromiso de innovación y sostenibilidad en el sector pesquero, desarrollando soluciones que faciliten la labor diaria de los profesionales y contribuyan a una pesca más eficiente y responsable. 🌊

MOTORES ELECTRÓNICOS Y MECÁNICOS MARINOS

HYUNDAI



Distribuidor en España y Portugal

WEB: www.pasch.es Mail: info@pasch.es Telé: (+34) 94 413 26 60

Uhinak pide acelerar la adaptación del litoral al cambio climático

El Congreso Uhinak se cerró con el objetivo de tomar medidas preventivas ante el avance del cambio climático. Su sexta edición, celebrada en Ficoba (Irún), congregó a expertos del mar, la costa y el cambio climático con científicos, gestores y usuarios, generando un debate fructífero e intercambio de información en un contexto transfronterizo. El congreso contó con más de 50 ponencias, y se abordó especialmente el efecto del cambio climático en el litoral y las soluciones para mitigar, anticiparse y adaptarse a futuros escenarios.

El científico danés, **Peter Ditlevsen** advertía sobre un próximo colapso de la Circulación Meridional de Vuelco del Atlántico en la ponencia inaugural de la primera jornada con la temática Circulación Meridional de Vuelco del Atlántico (AMOC), un importante elemento de inflexión en el sistema climático y un futuro colapso tendría graves repercusiones en el clima de la región del Atlántico Norte. "Estamos en una situación de no retorno", es la palabra que más empleó. En los últimos años se ha informado de un debilitamiento de la circulación, pero las evaluaciones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), basadas en las simula-

ciones de los modelos del Proyecto de Intercomparación de Modelos Climáticos (CMIP), sugieren que es improbable que se produzca un colapso total en el siglo XXI. Sin embargo, el aumento de las concentraciones de gases de efecto invernadero es cada vez más preocupante. Las predicciones basadas en observaciones se basan en la detección de señales de alerta temprana, principalmente un aumento de la varianza (pérdida de resistencia) y un aumento de la autocorrelación (ralentización crítica), que se han notificado recientemente para el AMOC.

Ditlevsen, catedrático del Instituto Niels Bohr de la Universidad de Copenhague, ha abordado la Circulación Meridional de Vuelco del Atlántico como un importante elemento de inflexión en el sistema climático, cuyo futuro colapso tendría graves repercusiones en el clima de la región del Atlántico Norte, con grandes incertidumbres. "Estudios recientes indican un debilitamiento de esta circulación, y las predicciones sugieren que su colapso podría ocurrir hacia mediados de siglo si las emisiones de gases de efecto invernadero continúan en su trayectoria actual".

En su intervención Ditlevsen señalaba que "he liderado un gran estudio europeo sobre el punto de no retorno en el que el vuelco oceánico podría detenerse. Los datos de observación sobre el AMOC no se remontan más de 20 años, así que hemos utilizado el histórico de temperatura del océano (los barcos llevan 150 años midiéndola) y una gran cantidad de matemáticas. La temperatura del planeta sube, pero un punto del Atlántico no se ha calentado, se ha enfriado. Es un indicio de que la circulación de vuelco se ralentiza. El estudio pretendía utilizar métodos diferentes a los modelos habituales, pero manejábamos la tesis de riesgo de colapso a 100 años. Sin embargo, los resultados fueron, con un 95% de confianza, que el colapso se producirá entre 2025 y 2095, con las mayores probabilidades a mediados de siglo".

«La temperatura del planeta sube, pero un punto del Atlántico no se ha calentado sino que se ha enfriado»

El caso es que es difícil predecir cómo se produciría ese colapso "No se puede prever porque los modelos climáticos no son fiables para situaciones extremas, pero Escandinavia está a la altura de Alaska y el Atlántico se comportaría de una manera parecida al Pacífico, así que los modelos apuntan que bajaría 10 grados la temperatura media en invierno y 5 en verano. Europa en general se enfriaría y cambiaría la agricultura, la forma de vivir."

Aumento de las temperaturas

Jon Saenz, de la Universidad del País Vasco, expresó que "el golfo de Vizcaya se está calentando y se producen olas de calor marinas más frecuentes. Solo la temperatura obtenida por satélite (MODIS SST, 2000-2023) y la temperatura superficial del mar óptima interpolada (SST, 1981-2023) muestran que los registros de temperatura superficial del mar (SST) cálidos en verano se superan actualmente con más frecuencia que los fríos en el sur del Golfo de Vizcaya (SBoB). Comprobamos la hipótesis de que la atmósfera podría estar influyendo en estos registros. Utilizamos datos diarios MODIS-NSST y OISST promediados espacialmente calculados sobre datos de océano abierto en SBoB. Para estimar la relación lineal entre la derivada con el tiempo de la SST promediada espacialmente y los flujos de energía superficial se utilizan datos de reanálisis (ERA5 para flujos de energía atmósfera-océano y reanálisis del océano ibérico-atlántico de CMEMS para profundidad y salinidad de la capa de mezcla). La derivada temporal de la SST calculada a partir de OISST, es menos ruidosa cuando se utiliza para el cálculo de la relación con los flujos de energía. Se ha aplicado un modelo de regresión lineal múltiple (MLR) a los componentes principales de



Responsables de AZTI, Diputación, Ayuntamiento de Irun, Gobierno Vasco y Uhinak.



Guillen Chust, de AZTI y Jon Saenz, de la Universidad del País Vasco



El Congreso Uhinak contó con una gran participación de personas interesadas en los aspectos del cambio climático.

los flujos de calor en superficie turbulentos latentes y sensibles mediados diariamente y de los flujos de radiación de onda corta y onda larga. El MLR muestra que la atmósfera es capaz, como máximo, de explicar un 29% de la varianza total durante el mes de agosto entre 2000 y 2023. Este resultado sugiere que el calentamiento de la superficie del mar se ha debido probablemente a una combinación de forzamientos atmosféricos y procesos advectivos oceánicos (horizontales y/o verticales)".

Repercusiones en las costas

Roland Garnier de AZTI habló del Programa de seguimiento de acciones de restauración de marismas en la Costa Vasca. Dentro de la Misión de la UE de Adaptación al Cambio Climático, el proyecto Regions4Climate (R4C, GA-101093873, 2023-2027) pone en marcha acciones innovadoras para mejorar la resiliencia climática en 12 regiones europeas. La región vasca es representada por AZTI, Tecnalia, Zabala, Iñobe y el departamento DESMA del Gobierno Vasco. Una de las misiones de los socios vascos es evaluar el impacto de actuaciones de restauración de marismas desecadas que se llevarán a cabo en el estuario de Txingudi/Bidasoa. El sistema de monitorización desarrollado es parte de un programa de seguimiento a escala local, regional y transfronteriza de eventos extremos y cambios a largo plazo.

Marta Coll, del Instituto de Ciencias del Mar habló de la capacidad de adaptación y resiliencia de los mares de cambio climático y múltiples intervenciones de gestión. "En el marco del proyecto de la UE FutureMARES exploramos las consecuencias de escenarios de Cambio Cli-



Peter Ditlevesen



La presentación de posters por expertos fue otro de los atractivos

mático (CC) e intervenciones de gestión sobre la biodiversidad, el funcionamiento de los ecosistemas y la provisión de servicios de los mares europeos. Se utilizan siete modelos Ecospace que representan tanto los mares regionales (Mar del Norte, Mar Báltico, Golfo de Vizcaya y Mar Mediterráneo Occidental) como las subregiones de estas áreas (Mar Báltico Local, Mar Mediterráneo Noroccidental y la Plataforma Portuguesa) para si-

mular mecánicamente las narrativas de reducción de escala Sostenibilidad Global (GS), Empresa Nacional (NE), Mercados Mundiales (WM) para contrastar escenarios SSP mediante datos ambientales estandarizados de reducción de escala. Las intervenciones de gestión bajo diferentes opciones de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) incluyen protección, restauración y gestión pesquera traducidas a contextos regionales, legislaciones y marcos legales. Se evalúa el impacto del cambio climático y de las actividades humanas, cuantificando las trayectorias espaciotemporales de especies comerciales y vulnerables clave, así como indicadores ecológicos y económicos seleccionados. Se comparan las ventajas y desventajas de las estrategias de gestión en función de su impacto sobre la diversidad de especies, la función y prestación de servicios de los ecosistemas y la resistencia al cambio climático. Nuestros resultados colectivos proyectan realidades ecológicas y socioeconómicas distintas a medio (2050) y largo plazo (2100), lo que sugiere que las NBS (por ejemplo, restauración de especies formadoras de hábitat y protección de áreas clave, reducción de la carga de nutrientes y consecución de objetivos de conservación en relación con las AMP - 30%) combinadas con acciones de sostenibilidad pesquera (por ejemplo, reducción del esfuerzo pesquero y reducción de descartes y capturas accesorias, establecimiento de áreas restringidas de pesca) pueden desempeñar un papel vital en la mitigación del impacto futuro del CC. Los resultados muestran trayectorias divergentes para muchas especies e indicadores entre los escenarios y sus análogos de CC. Ante el aumento previsto de la temperatura y la disminución de la producción primaria en todos los escenarios climáticos, nuestras simulaciones ponen de relieve que las intervenciones de gestión basadas en los ecosistemas son cruciales para con-

figurar los futuros estados ecológicos y socioeconómicos de los mares europeos, y subrayan la importancia de una gestión proactiva de los mares regionales europeos".

Entre otras intervenciones, **Matthias Delpey**, Rivages Pro Tech, SUEZ Eau France, y **Roland Garnier**, AZTI, señalaron que "el proyecto europeo Region4Climate tiene como misión contribuir a la adaptación al cambio climático mediante la ejecución de acciones en 12 regiones de toda Europa con el objetivo de mejorar la resiliencia. Entre ellas destacan las relacionadas con el estuario de Bi-

El proyecto Region4Climate tiene como objetivo contribuir a la adaptación al cambio climático mediante la ejecución de acciones en 12 regiones europeas

dasoa y las marismas de Txingudi en la región vasca".

Soledad Vivas, coordinadora técnica de Medio Marino de la Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Junta de Andalucía dijo que "las praderas marinas son sumideros de carbono azul; su restauración en hábitats degradados permite mitigar el cambio climático".

Ainhize Butrón, IHOBE apuntó " La nueva ley de cambio climático del País Vasco sitúa la mitigación y la adaptación al mismo nivel."

Aurelie Bocquet, GIS Littoral Basque alertó de la reciente presencia de dos especies de *Ostreopsis* que es un alga microscópica propia de aguas más cálidas y que produce toxinas que afectan la salud humana



Desde el País Vasco francés llegó la empresa Artelia.



Los participantes siguieron con mucho interés las ponencias

María Calvo, AZTI, presentó una encuesta que había sido realizada. En sus conclusiones "se desprende que las mujeres están más preocupadas por el cambio climático y sus hábitos son más sostenibles que los de los hombres".

María Josep Picó, profesora de Periodismo, Universitat de València expresó "en la comunicación del cambio climático a la sociedad, hay que distanciarse del alarmismo y el catastrofismo, y trasladar mensajes optimistas, soluciones y hacer partícipes a la sociedad".

Nautilus Oceanica con productos oceanográficos e hidrográficos de fama mundial



Responsables de Nautilus estuvieron presentes en Uhinak.

Nautilus Oceanica ha sido seleccionado por algunos de los principales fabricantes mundiales de equipos oceanográficos, hidrográficos y topográficos. Disponen de un pool de equipos para venta y alquiler que brindan a sus clientes la mejor opción en función de sus necesidades. Esta empresa de Alcorcón estuvo presente en el Congreso Uhinak con el fin de mostrar sus equipos de última tecnología de los principales fabricantes a nivel mundial.

Nautilus Oceanica es una empresa dedicada a la venta e instalación de equipos oceanográficos, hidrográficos y topográficos, así como a la formación del personal encargado de su manejo. Junto a ello cuentan un equipo humano multidisciplinar, experto, eficiente y poseen amplia experiencia en trabajos de campo (survey), know-how y conocimiento de las tecnologías emergentes en los sectores de la oceanografía e hidrografía, que ayudan a facilitar la mejor solución de equipo, software y formación para el desarrollo de sus trabajos e investigaciones.

Trabajan en una amplia diversidad de proyectos relacionados, con la hidrografía, oceanografía, biología, geociencias...

En esta dirección ofrecen servicios tanto a empresas privadas (sector energético, sector medioambiental, obra civil, ingenierías), como a las diferentes administraciones (centros de investigación, universidades, agencias públicas, etc).

Sus productos están relacionados con: ecosondas para batimetrías, sonar, GNSS, software hidrográfico, etiquetas acústicas para ictiología, equipo de muestro, ROV, UAV, USV, junto con equipos relacionados con la hidrografía (ecosondas monohaz, multihaz, sonar de barrido lateral), oceanografía (medición de oleaje, de corrientes, de ma-

rea) y la topografía (posicionamiento GNSS, estaciones de referencia, RTK, PPP u PPK). En cuando al medio ambiente suministran (boyas instrumentales, bioacústica, ictiología, acuicultura, monitorización ambiental).

Nautilus Oceanica se localiza en Alcorcón (Madrid), y cuenta con experiencia en proyectos internacionales. Sus trabajos se corresponden con planes relacionados con la hidrografía, oceanografía, biología y geociencias. Sus servicios van dirigidos a empresas privadas (sector energético, medioambiental, obra civil, ingenierías), como a las diferentes administraciones (centros de investigación, universidades y agencias públicas).

Todo ello es posible gracias al alquiler de una embarcación de la lista 5ª para trabajos de hidrografía y oceanografía: batimetría, SBP, Sonar, muestro y trabajos portuarios. De hecho, puede ser movilizada en 24 horas a cualquier puerto de Península y Baleares.

Finalmente, disponen del sistema DJI Phantom 4 RTK un dron, asistido con la estación DJI RTK-2, especialmente diseñado para una precisa georreferenciación del producto obtenido.

Vervictech expertos en biorremediación para recuperar ambientes contaminados

En Vervictech fabrican y comercializan productos multienzimáticos que gracias a procesos de biorremediación actúan para recuperar, por ejemplo, ambientes contaminados por hidrocarburos, aceites o metales pesados. Sus soluciones son eficaces para el tratamiento de suelos, tratamiento de aguas, eliminación de vertidos de petróleo, entre otros.

Su amplia variedad de productos ecológicos y veganos también tienen aplicaciones en los sectores de la construcción: estabilización de suelos, creación de caminos, eliminación de polvo; la agricultura y la ganadería: aumento del rendimiento de los cultivos, reducción del consumo de aguas, tratamiento de los purines; o la industria: eliminación de bacterias o biofilms, malos olores, limpieza y desinfección.

En la feria de Uhinak han compartido sus últimas soluciones e innovaciones en sostenibilidad y tecnología con técnicos de centros tecnológicos, empresas, ingenierías, constructoras y representantes políticos, entre otros.

Uno de sus logros más importantes ha llegado través de la Universidad de Oviedo y un trabajo de fin de grado, autoría de Pablo Riera Hevia y supervisado por los tutores Efrén García Ordiales y Pablo Cienfuegos Suárez, en 2023, en el que realizaron estas experimentaciones para estudiar una alternativa biológica y ambientalmente sostenible para la bioeliminación de los contaminantes encontrados en acuíferos.

Mediante experimentos on-site y exsitu se ha evaluado la posibilidad de la aplicación del producto multienzimático Petra-Zyme de Vervictech. Este producto se engloba dentro de la familia de los biosulfactantes, los cuales han demostrado una gran aplicabilidad en el campo de la descontaminación por contaminantes orgánicos.

El tratamiento enzimático posibilita la eliminación de contaminantes, grasas, aceites, hidrocarburos y metales pesados. Esto posibilita la reducción de costos y el proceso es ecoamigable al cumplir con las normativas medioambientales.



Vervictech dio a conocer las aplicaciones con enzimas para recuperar zonas contaminadas

Han logrado alternativas biológicas, ambientalmente sostenibles, para la bioeliminación de los contaminantes encontrados en acuíferos

Sus trabajos otorgan una mayor eficiencia y capacidad de procesamiento y supone la mejora de DBO y DQB. Así las enzimas actúan de forma selectiva y acelerada sobre sustancias nocivas, mejorando la calidad del agua tratada y facilitando su reutilización y descarga segura. Finalmente provocan la eliminación de sustancias tóxicas como metales pesados, COPs, cianuro y otros compuestos tóxicos y COV (benzeno, tolueno y xileno)

El extraño caso del trasatlántico Alfonso XIII

En la tarde del 26 de noviembre de 1920, estando anclado en la rada de Axpe, junto a los astilleros de la Naval en la ría bilbaína, ardió en pompa el “Alfonso XIII”, “soberbio trasatlántico, orgullo de la flota mercante y honra de los arsenales de Vizcaya”, a decir de la prensa de la época. Nunca se aclaró si aquel suceso fue provocado como consecuencia de las convulsas relaciones socio-laborales que se vivían en aquellos momentos, como sostenían algunos foros, o fue un caso fortuito.

Texto: Alberto López Echevarrieta

Lo cierto es que aquel buque, reconstruido, protagonizaría años más tarde uno de los episodios más notables de la guerra civil en el País Vasco, la evacuación de niños a distintos países llevada a cabo en 1937.

El “Alfonso XIII”, segundo con esta denominación de la Compañía Trasatlántica, fue el primer encargo que tuvo la Sociedad Española de Construcción Naval de Sestao, conocida popularmente como “La Naval”. Su ultimado se retrasó considerablemente a causa, según se dijo oficialmente, por la I Guerra Mundial. Otras interpretaciones lo atribuían a los conflictos sociales por los que pasó la constructora en su carrera por cumplir el compromiso de entregarlo a la empresa propietaria a principios de 1921 en condiciones de navegar.

La botadura del buque tuvo lugar el 14 de setiembre de 1920 en presencia de los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia, del Nuncio de Su Santidad y del prelado de la diócesis que lo bendijo, siendo madrina la señora marquesa de Comillas. La ceremonia tuvo una gran repercusión mediática. La revista



El “Alfonso XIII” inauguró el astillero de La Naval. A la derecha de la foto se distingue la popular silueta de una de las más populares grúas de la ría de Bilbao.



Imagen del crucero “Alfonso XIII”.

Fue el primer trabajo que hizo la Naval de Sestao

“Mundo gráfico” se hacía eco del acontecimiento señalando que era “el primer barco de tan extraordinaria magnitud que se ha construido en España totalmente”.

Características técnicas

Las principales características del buque eran: Eslora: 146,49 m. Manga: 19,09 m. Puntal en la cubierta principal: 9,83 m. Altura hasta el puente de mando: 21,20. Calado 25 y 6. Desplazamiento 14.400 toneladas. Velocidad 19,5 nudos. Hélices: 2. Máquinas: Turbinas de vapor engranadas de reducción sencilla de 10.700 HP. Calderas, 7.

El “Alfonso XIII” podía transportar a 2.029 personas distribuidas de la siguiente forma: Camarotes de lujo: 6; primera clase, preferencia: 9; primera clase, ordinaria: 158; primera y segunda clase, indistintas: 62; segunda clase: 76; tercera clase preferente: 90; y emigrantes 1.400. Total de pasajeros: 1.801. Tripulación y enfermería 228.

El buque quedó anclado en la rada de Axpe, junto a la Naval, para completar algunos detalles de construcción. Numerosos bilbaínos y vecinos de la zona se concentraban en la orilla opuesta para admirar su excepcional estructura. Nunca hasta entonces se había visto nada igual en la ría.

Surge la tragedia

También hubo espectadores en la tarde del 26 de noviembre de 1920. Tal vez más que en otros días por tratarse de sábado. Eran las cinco y cuarto de la tarde cuando el público observó la salida de humo del



La Naval de Sestao a pleno rendimiento.



El rey Alfonso XIII asistió a la botadura del buque que llevaría su nombre.

buque. La alarma surgió al poco. “Los trescientos obreros que estábamos allí abandonamos el trabajo como diariamente lo hacíamos para saltar al trasbordador y las lanchas que la constructora pone a su servicio para trasladarlos a tierra”, señalaba uno de los operarios.

“Cuando el remolcador cruzaba la ría nos dimos cuenta de que ocurría algo

anormal. Nos extrañó la cantidad de humo que salía. Cuando pisamos Erandio, ya aparecieron en cubierta las primeras llamas”, indicaba otro.

Uno de los oficiales de carpintería corrió a dar la alarma avisando por teléfono a los talleres de la factoría. Después empezaron a sonar las sirenas de la Naval y de los Astilleros del Nervión. Aquel sonido penetrante puso en

A su botadura asistió el rey Alfonso XIII.

vilos a los habitantes de Sestao, Barakaldo, Desierto...

La inquietud empezó a dejarse notar entre los espectadores de la orilla opuesta que veían cómo su número aumentaba con una muchedumbre procedente de localidades de los alrededores. Otro tanto ocurría en la orilla izquierda y el gentío se congregaba en el casco urbano de Sestao y la campa de San Roque de Portugalete.

La plenitud de siniestro

El fuego comenzó por las mejores dependencias de la nave. Las primeras llamas asomaron por el salón de música y el comedor de primera, que eran los departamentos más lujosos del trasatlántico con los camarotes de esta clase instalados al lado de aquellos.

A la hora de comenzado el siniestro, el incendio estaba en su apogeo. Las llamas habían prendido en los botes salvavidas colocados el día anterior. Cuando ardían los de popa se oyó una fuerte detonación que fue seguida de una densa humareda. Como había anochecido, las llamas iluminaban mucho más que cuando funcionaba el convertidor de Altos Hornos.

Apenas iniciada la catástrofe se puso en movimiento su tripulación. Los marineros fueron los primeros que iniciaron las tareas de salvamento, pero como carecían de medios, tuvieron que limitarse a montar un servicio de vigilancia para impedir el acceso al trasatlántico.

Acudieron varios remolcadores que se encontraban en las inmediaciones.



Este histórico barco de la Compañía Trasatlántica, fue en su momento el buque más grande construido en España.



Una estrecha despedida



Transatlántico Alfonso XIII atravesando el puente Bizkaia

Un incendio retrasó su entrega a la empresa propietaria

El "Altsu-Mendi" fue uno de los primeros en prestar ayuda. Su potente bomba centrífuga arrojó gran cantidad de agua sobre el núcleo más fuerte del incendio, pero no pudo evitar que éste se propagase hacia popa. Minutos después se sumaron el "Iturri-Mendi", el "Ederra-Mendi", el "Auxiliar nº 2" de la Transatlántica, así como la oficialidad y marinería del "Proserpina", y el personal afecto a la Comandancia de Marina.

Un espectáculo sobrecogedor

Las mangas de agua que continuamente lanzaban los remolcadores

Rebautizado "La Habana" sirvió a la República española



El 'Habana' zarpa desde el puerto de Santurtzi (Bizkaia)

inundaron los departamentos contiguos a los del incendio. Las llamas, favorecidas por el fuerte viento sur reinante, prendieron en la cubierta del buque que había sido embreada el día anterior.

El incendio empezó a remitir cuando las maderas de los departamentos de cubierta, instalados entre el puente y la popa, fueron consumidas por el fuego.

Desde el muelle se apreciaba cómo de un lado para otro se movían algunos obreros que, con evidente riesgo de sus vidas y ayudados de unas linternas, penetraron en el buque para tratar de salvar lo que buenamente se podía. Sus siluetas aparecían por los ventanales del puente iluminadas por el incendio. Algunos arrojaban al agua muebles de los camarotes y tablones de madera que ardían como teas encendidas.



La localidad vizcaína de Santurtzi recuerda la partida de los niños de la guerra, en el buque 'La Habana'.

Llevó al exilio a centenares de niños vascos durante la guerra civil

El director de la entidad constructora, Mr. Murray, coordinaba los trabajos de extinción desde un remolcador situado en un costado del buque siniestrado. Su voz se

cruzaba con las de quienes permanecían a bordo. Cada grito de estos producía un estremecimiento de emoción en los espectadores.

En Chasis

La parte alta de la nave quedó en esqueleto. Los seis camarotes de lujo, los nuevos de preferencia, ciento cincuenta y ocho de primera y una parte muy considerable de las clases restantes fueron pasto de las llamas. Cuantas instalaciones de madera estaban a punto de ser terminadas fueron reducidas a cenizas. El incendio se agravó como consecuencia de que la cubierta había sido embreada dos

días antes. Poco después de las siete y media de la tarde el fuego fue dominado totalmente. En dos horas el "Alfonso XIII" quedó en estado lastimoso y aún no había realizado su primer viaje. Fue una de esas catástrofes que llegan rápidamente al sentimiento popular.

Su otra vida como 'La Habana'

Con la llegada de la República, el "Alfonso XIII" se puso bajo el pabellón de la Cruz de San Jorge con el nuevo

nombre de "La Habana". Durante la Guerra civil española protagonizó un episodio de hondo contenido emocional para muchas familias vizcaínas. En 1937, en vísperas de la toma de Bilbao por las tropas de Franco, trasladó a cientos de niños a Inglaterra, Francia y Rusia. Fueron los llamados "Niños de la guerra".

El embarque, pleno de dramatismo, tuvo lugar en el puerto de Santurtzi, en el muelle donde en la actualidad se



Reflejo en la prensa de la época de la última odisea del "Habana" en 1937.



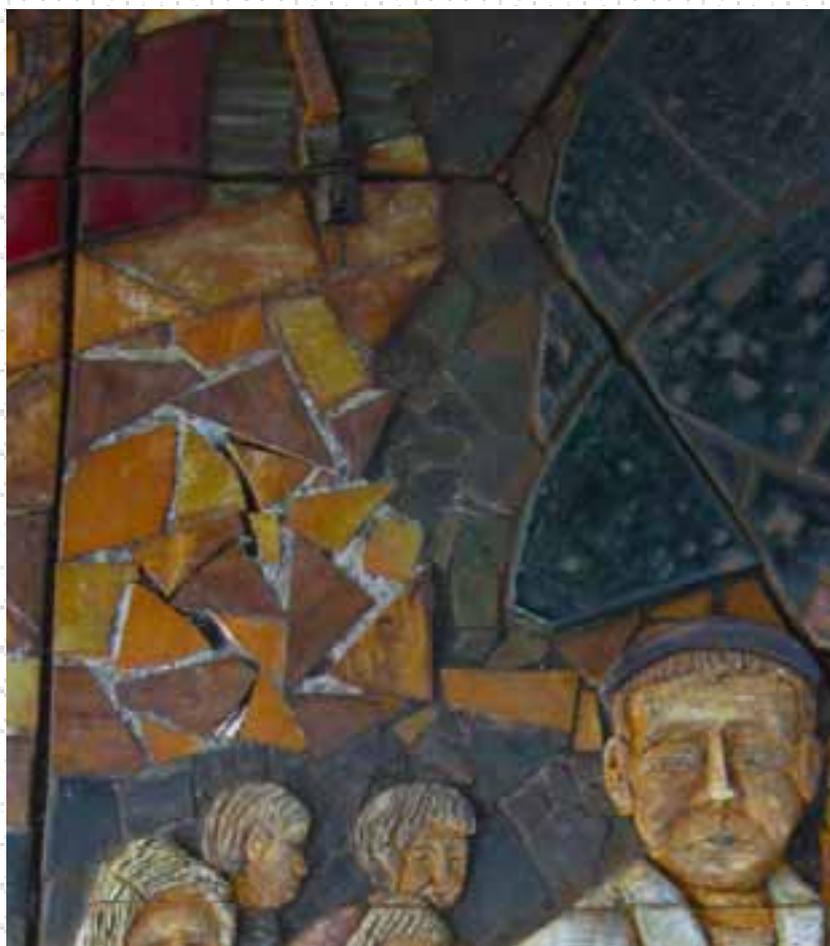
Los niños de 'La Habana' desembarcan en tierra desconocida.

Una vez finalizada la guerra, el 'Habana' buscó refugio en Burdeos

levanta un monumento que recuerda el hecho. En él, junto a la efigie del buque, se puede leer la dedicatoria: "Santurtzi a los niños de la guerra 1937-2006".

Uno de estos exiliados fue el escritor Luis de Castresana que plasmó la odisea en su libro "El otro árbol de Guernica", Premio Nacional de Literatura y base para la realización de, al menos, dos películas.

Una vez finalizada la contienda, el "La Habana" buscó refugio en el puerto de Burdeos donde sufrió un nuevo incendio. Aquel barco de tan azarosa vida acabó sus días definitivamente cuando en 1978 se procedió a su desguace en el puerto de Vigo.



Niños de la guerra dirigiéndose a sus destinos.



Grupo Ricardo Fuentes

ES COMPROMISO

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



Ricardo
Fuentes

ricardofuentes.com