

Europa Azul

Revista de la Mar ABRIL-MAYO-JUNIO N.º206. 2025





Contamos con el conocimiento y la experiencia de gestores especializados.

Ofrecemos un catálogo de productos* diseñados para **resolver las necesidades de los profesionales del sector:**

- **Anticipos** FEMPA
- **Financiación** PERTE Mar Industria
- **Renovación** de Flota
- Financiación **inversiones sostenibles**

//ABANCA
Mar



Alberto Echaluze

El erróneo reglamento del veto de las 87 áreas causa un daño imposible de reparar

El fatídico Reglamento de Ejecución 2022/1614 establece la prohibición de la pesca de fondo en 87 áreas del Atlántico noreste, afectando a aguas de España, Portugal, Francia e Irlanda. Esta medida, que entró en vigor el 9 de octubre de 2022, restringía la actividad pesquera a profundidades superiores a los 400 metros en zonas identificadas como ecosistemas marinos vulnerables (EMV), abarcando aproximadamente 16.500 kilómetros cuadrados. Dos años después: el CCTEP confirma la falta de evidencias. Así, tras dos años y medio después, y sin que Bruselas haya cumplido su compromiso de revisar anualmente el cierre de esos espacios (87 polígonos), el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca de la alta institución comunitaria (CCTEP; Stecf, en inglés) reconoce sobre papel lo que ya se sabía entonces: que carece de datos que demuestren que el palangre de fondo produzca daños en los denominados ecosistemas marinos vulnerables (vulnerable marine ecosystems, VMS). La Comisión Europea implementó este reglamento sin realizar previamente un informe de impacto socioeconómico, basándose en la normativa comunitaria que no exige tal evaluación para actos de ejecución. Además, se identificaron errores en la delimitación de las áreas afectadas, incluyendo zonas que no alcanzaban los 400 metros de pro-

fundidad. La posición europea no tiene en cuenta principios importantes como los de proporcionalidad y prueba de los datos que son fundamentales para aprobar una iniciativa legislativa. El perjuicio causado ni con indemnizaciones se podría reparar. Más aún, incide en que «el CCTEP no puede evaluar el alcance del posible impacto del palangre debido a la falta de información sobre la cantidad total de esfuerzo que se debe implementar dentro de la VME y los equipos desplegados en el fondo del mar. Aún con todo, no hay en la Comisión Europea la menor intención de suspender este reglamento de ejecución, ni siquiera para este tipo de aparejos, hasta no clarificar si, en efecto, destruye o daña severamente las esponjas de mar, gorgonias, corales negros o corales pétreos, organismos presentes en estas áreas vulnerables del lecho marino. «El estudio no permite estimar el efecto de las capturas incidentales» sobre los ecosistemas a proteger. Todo hizo que el sector pesquero español, especialmente en Galicia, expresara su rechazo al reglamento, argumentando que carecía de soporte científico actualizado y que no consideraba el impacto económico y social en las flotas afectadas. Se estimó que la medida podría afectar directamente a unas 200 embarcaciones gallegas, con un impacto potencial en 900. Llama la atención que en febrero de 2024, la Comisión

Europea reconoció que pudo haber subestimado el impacto económico del veto a la pesca de fondo y estableció un grupo de expertos para evaluar los efectos en la flota pesquera. Este grupo tiene la misión de presentar un informe que considere datos de organismos científicos y de la propia flota. Como los buques comerciales que participaron en el estudio no obtuvieron permisos para pescar dentro de los VMS, las muestras se obtuvieron en los bordes de los polígonos o, en ocasiones, muy lejos de estas zonas prohibidas». El impacto sobre la flota es grande puesto que se cuantifica que afecta a 73 pesqueros afectados en Irlanda —de los que 50 están activos, 60 en Francia, en España son 221 los barcos que han sufrido este cepo a su actividad, mayoría son gallegos. «En cuanto a la actividad pesquera de los buques de pesca de fondo, y en comparación con 2022 —remata—, se han reducido un 16% los días de pesca, un 20% los desembarques y otro 11% el valor» de los mismos. En resumen, el Reglamento de Ejecución 2022/1614 ha generado una significativa controversia en el sector pesquero europeo, especialmente en España, debido a su implementación sin una evaluación socioeconómica previa y a las consecuencias económicas y sociales que ha acarreado.

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 y Susana Rivas

FOTOGRAFÍA: José María Fernández, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, "Jota" y 3Migrupo.

EDITA: EUROPA AZUL S.L. Administración y Publicidad: Plaza de Unzaga 9-2. Tfno móvil: 619179516. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

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

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



Entrevista 6 a 9

Leandro Azkue, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco.

World Maritime Week 10 a 27

El desarrollo de la EconomíaAzul

La valorización de la proteína acuática saludable en su lucha contra el hambre y la pobreza

El éxito de la soberanía alimentaria solo puede venir desde diferentes orígenes

Entrevista con el director-gerente de Europêche, Daniel Voces.

Cintranaval, punta de lanza en la construcción de patrulleras

Las ayudas chinas reducen los precios de los barcos en construcción en sus astilleros

La descarbonización del sector marítimo en progreso constante

Prioridades para la concesión de ayudas para la instalación de biocombustibles

Euskadi 28 a 31

Plan estratégico de la lonja de Ondarroa

Los pescadores quiere conocer cuáles son las especies que se comen en los comedores escolares

Sectores pesqueros 32 a 35

Los atuneros podrán optimizar la pesca en el Índico con la gestión conjunta de cuotas

IOTC establece unos límites de captura para el patudo y el listado

VIII Jornadas de Sada 36 y 37

La presencia de delfines en nuestra costa está unida a la recuperación de las pesquerías pelágicas

Jornada Economía Azul 38

La financiación de la Economía Azul es factible vía subvenciones y contratación de servicios

Astilleros 40 a 44

Marruecos construye un nuevo astilleros en Casablanca

Los astilleros vigueses tienen una carga de trabajo de 20 encargos de construcción de buques

Ventura, el primer barco de la «flota del siglo XXI»

6 a 10

Entrevista

La estabilidad de las cuotas de pesca garantiza el futuro de la flota vasca

El viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, Leandro Azkue, habla, en una entrevista, del desarrollo de la costera de la anchoa que ha contado con la activación de un nuevo reparto de la cuota, en el que se pasa desde la práctica de la perniciosa pesca olímpica a una distribución del recurso, entre OPs, para las empresas que componen estas organizaciones. Esto ha exigido la tramitación de una orden ministerial que tendrá efectos retroactivos. Toda esta situación, unida a la buena situación del bonito y

el atún rojo ofrecen un panorama estable, pese a la pérdida de posibilidades del verdel, por los acuerdos que tiene lugar en el Norte Europeo, y la reducción progresiva de la cuota de merluza. Ante ello, las esperanzas en su departamento son notables a los que se unen de diversificación acuícola con el cultivo de ostra y mejillón en la costa y el proyecto de engorde de atún de Itsas Baldegó que se pone en marcha en verano, así como la aprobación, para junio, del Plan Estratégico de la Pesca.

10 a 27

Ferias

Notable afluencia de profesionales e interesantes debates en la World Maritime Week de Bilbao

La World Maritime Week cerró con una quinta edición con la presencia de más de 1.800 profesionales de 27 países han participado en la quinta edición de la cita. La industria marítima global vivió jornadas de intensa actividad en el que se hablaron y debatieron los temas que más preocupan a los sectores naval, pesquero, portuario y de energías marinas renovables. Tanto las firmas expositoras como los visitantes, además de los congresistas, han coincidido en la muy positiva lectura del evento, llevado a cabo en un momento de grandes desafíos, pero también oportunidades para la industria marítima global.

Empresas 45 y 46

Expansión de Industrias Ferri

Tecnología 46 y 47

Grúas marinas de CO.VIS.

Ferias 48 a 57

Seafood Barcelona

Expomar Burela

Aquafuture Spain

Gastronomía 58 a 63

Salón Gourmets

Opinión 66 y 67

Los efectos de desborde en las áreas marinas protegidas

Reportaje 67 a 71

Cien años de la tragedia del Cristina Rueda

Atuneros

La reunión de IOTC establece límites de captura para el listado y patudo

La 28.ª sesión de la Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC-CAOI) tuvo lugar del 13 al 17 de abril, en la Isla de la Reunión estableciendo un límite de capturas para el listado y el patudo. También ha constatado un retorno a un clima general de diálogo y cooperación, entre las partes contratantes. La nueva tabla de asignación de cuotas para el atún patudo, en aplicación de las normas de captura adoptadas en 2022, prevé un aumento del 15 % para todas las flotas.



Publicidad

Abanca	2
Industrias Ferri	17
Tvmac	21
Protecnavi	25
Itsaskorda	23
Coterena	29
Itsaskorda	33
Climafrio	35
Oliveira	39
Bureau Veritas	41
Nosdosa	43
CO.VIS.	46 Y 47
Gobierno Vasco	72

Astilleros

La presencia de delfines en nuestra costa está unida a la recuperación de las pesquerías pelágicas

El jefe de área de Biodiversidad Terrestre y Marina, Rafael Centenera, explicó en las VIII Jornadas de Sada que la mayor abundancia de cetáceos, detectada en la mar, está relacionada con la extraordinaria recuperación de pes-

querías pelágicas en el Cantábrico. Por estos motivos propuso que “la flota debería marcar los delfines que se capturan para conocer su deriva”. Basándose en los datos de las campañas realizadas por España, Portugal, Francia y el Reino Unido (Scans) y por Irlanda (Observe) “es posible que la población de delfín común ronde los 800.000 ejemplares, una población robusta y que irá en aumento porque una población bien alimentada se reproduce mejor».



El reglamento de Ejecución 2022/1614 establece la prohibición de la pesca de fondo en 87 áreas del Atlántico noreste, afectando a pescadores de España, Portugal, Francia e Irlanda.

Leandro Azkue, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

“Contamos con una importante estabilidad en las especies principales de la flota vasca”

El viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, Leandro Azkue, habla del desarrollo de la costera de la anchoa que ha contado con la activación de un nuevo reparto de la cuota, en el que se ha pasado desde la práctica de la perniciosa pesca olímpica a una distribución del recurso, entre OPs, para las empresas que componen estas organizaciones. Esto ha exigido la tramitación de una orden ministerial que tendrá efectos retroactivos. También expone la expectación existente en el departamento de Pesca con las posibilidades de captura que contará el atún rojo, la estabilidad del bonito, el descenso de la cuota de merluza y los proyectos de diversificación acuícola, así como la aprobación, para junio, del Plan Estratégico de la Pesca.

¿Qué aspectos destaca en el reparto de la cuota de anchoa con una nueva asignación?

No es un reparto, sino que es una asignación con un cambio puntual. Pasamos desde una pesca olímpica a una asignación de la distribución de la cuota por Organizaciones de Productores. Cada OP podrá establecer las medidas internas para pescar de la forma más conveniente. Se pasa a una pesca olímpica a una diferente distribución del recurso, entre OPs, para las empresas que lo componen. Esto ha exigido la tramitación de una orden ministerial. La orden tenía efectos retroactivos. Consideramos que era esperada y acertada la decisión del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para alcanzar un acuerdo entre la flota de cerco del Cantábrico y del Noroeste sobre la gestión de la pesquería de la anchoa para 2025. No es lo que reclamaba el sector pesquero, pero la asignación va a facilitar más autonomía de la pesquería. Las OPPs deciden cuál es su parte. El acuerdo fue alcanzado en una reunión entre la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, y representantes del sector, en la que se abordó la propuesta presentada por la asociación de organizaciones de productores Opescantábrico, que agrupa al 90 % de la producción. La propuesta consiste en la distribución de un límite del 96% de las capturas entre sus entidades aso-



Leandro Azkue da a conocer las actividades desarrolladas por su departamento.

ciativas, para que cada una de ellas regule el ritmo de la pesquería y el volumen de desembarques, con el fin de optimizar el aprovechamiento de la cuota disponible.

Ese modelo de gestión amplía el límite de capturas del 4 % al 10 % para aquellos operadores que no están vinculados a estas entidades asociativas y que no estaban en el acuerdo inicial. Así, se ha asignado un 90 % de límite de captura a las entidades representativas de Opescantábrico. La distribución de límites de capturas no da lugar a la consolidación de derechos de cara a un futuro posible reparto de la cuota de la anchoa.

La medida pretende paliar las descargas masivas de ejemplares de anchoa de pequeño tamaño y de baja cotización detectada en los primeros días de campaña de años anteriores, y con ello mejorar la rentabilidad de todos los buques que participen en la pesquería.

El nuevo modelo de gestión se detalla en la correspondiente orden ministerial y tendrá en cuenta que, una vez empezada la campaña, las capturas realizadas hasta la publicación de la futura norma se computan conforme a los límites que se establezcan en la misma.

La campaña actual de anchoa para la flota de cerco en Cantábrico y noroeste comenzó el 10 de marzo, con una cuota de más de 28.600 toneladas resultado de la asignación del Total Admisible de Capturas que le corresponde a España, junto con los sobrantes de la campaña anterior (flexibilidad interanual) y de intercambios con Francia. También, se han llegado a acuerdos entre los sectores pesqueros español y francés, que posteriormente son ratificados por las administraciones nacionales (Acuerdo de Getaria), en el que se fijan los acuerdos entre países. Así, los cerqueros pueden diversificar sus

«Estamos muy preocupados por la campaña del verdel que para muchos barcos es clave»



Leandro Azkue, Alejandro Aznar y Javier Garat, en el transcurso de la inauguración de la World Maritime Week

pesquerías de caballa y jurel con la de la anchoa y sardina, que se abrirá también en los próximos días.

Opescantábrico ha participado en la reunión con la Secretaría General de Pesca y las entidades pesqueras que representan a buques que operan en la costera de la anchoa zona VIII. En este encuentro, se presentó el nuevo modelo de gestión propuesto para la pesquería. Tras un debate intenso se alcanzó un acuerdo por el cual la Secretaría General de Pesca elaborará un borrador de orden ministerial. Ese texto establecía la asignación a las entidades pesqueras que así lo deseaban una cantidad específica de kilogramos de la cuota total de anchoa VIII en función de los criterios recogidos en el nuevo modelo de gestión presentado por Opescantábrico. Además, se determinó que, durante el período de redacción y publicación de la orden ministerial, los kilogramos capturados por cada entidad tuvieran carácter retroactivo y se computarán

dentro de su asignación correspondiente. Las entidades pesqueras que contaban con su cuota establecían un tope máximo diario de capturas por buque que sea común para todos. Los participantes en estas negociaciones se han reafirmado en su compromiso de trabajar conjuntamente para optimizar el rendimiento económico de la pesquería

2. ¿Cómo están analizando la costera de verdel?

Estamos muy preocupados por la campaña de verdel. El inicio fue muy desalentador. El precio del verdel estaba al principio por encima de la anchoa. Esto nos causa preocupación. Hay flotas como las de Bermeo especializadas en la pesca de verdel que dependen de la especie. Esperamos conseguir una campaña como hace 3 o 4 años, pero va a ser muy difícil. Los acuerdos en el Norte europeo nos afectan negativamente.

3. ¿La flota atunera, fruto de las últimas negociaciones internacionales está consiguiendo una mayor estabilidad?

La empresa atunera como todas las empresas necesitan estabilidad. En el Índico se hizo un reparto de patudo y después le siguió de rabil. La flota del Indico tiene un escenario claro de contar con una capacidad de pesca, pero requiere estabilidad en los recursos. Se establecen medidas técnicas como los FADs y boyas en el que pueden existir preocupación por el menor número que se vienen exigiendo.

En el Atlántico, los países en vías de desarrollo plantearon una postura sobre el reparto de patudo entre los países de ICCAT. Se establece la clave inicial de reparto y ahora se plantea el reparto de rabil. Vamos a ver cómo se reparte esta última especie.

3. En merluza, se produce un descenso de la cuota para la flota de altura comunitaria?

En cuanto a la flota de altura al fresco, se está produciendo un descenso de la cuota de merluza, pero tampoco se viene consumiendo en su totalidad, pese al volumen importante que ha recaído. Todo ello está afectando a la cifra de negocio de las empresas. Tenemos que estar vigilantes al descenso del stock de merluza.

4. ¿En cuanto al bonito y atún rojo?

La flota de bonito tiene estabilidad a nivel de ICCAT. La cuota se mantiene en los mismos volúmenes, lo que es una buena noticia. Estamos expectantes a la nueva reglamentación del aumento de la cuota de atún rojo. Veremos cómo se realizan las negociaciones internacionales. Y después veremos sus posibilidades de captura. El bonito y el atún están en buen estado.

“Estamos expectantes de conocer las posibilidades de captura del atún rojo, tras constatarse la mejora del recurso”



Leandro Azkue fue entrevistado en el transcurso de la World Maritime Week.

«Se está produciendo un descenso de la cuota de merluza, pero no se viene consumiendo en su totalidad»

5. En cultivos marinos estamos ante la experiencia de Itsas Balfegó para el engorde de atún y la de mejillón y ostra entre Ondarroa y Lekeitio?

Este año se pone en marcha la experiencia de Itsas Balfegó para el engorde de atún rojo en el Cantábrico.

La captura de atún rojo comenzará en junio-julio. Capturaremos 100 atunes y se trasladarán a dos jaulas, en las que se contará con dos jaulas, una de depósito y otra de transporte que se acercará al barco de cerco que llevará a cabo la captura de las 100 piezas. Y después se llevarán los atunes a la de depósito en el que se efectuará el engorde durante unos tres meses. El proceso de engorde será hasta finales de octubre. Así, desde julio a octubre estarán bajo el engorde. Y después se verá el grado de engorde. Posteriormente se hará el sacrificio con lo que se conocerán, en noviembre, los primeros resultados.

En cuanto al cultivo del mejillón, AZTI se va a encargar de su desarro-

llo. También nos planteamos además del mejillón, el cultivo de ostrea rizada y estamos analizando si se puede ampliar hacia otro tipo de especies.

¿Cómo ve el desarrollo de la industria eólica off shore en el Cantábrico y Noroeste?

En cuanto a los permisos de la eólica off shore. Tenemos una zona de experimentación en el ámbito de Bimep, en Bizkaia, con una instalación bajo el paraguas de Saitec. Se trata de escalar hacia el proyecto Geroa con tres aerogeneradores hacia el noroeste de Bilbao a 20 millas. En nuestra zona, en el tramo vasco de Golfo de Vizcaya no hay viento suficiente. La afección a la flota pesquera no va a ser importante. Se plantean afecciones a la zona de Galicia. Se trata de generar energía y abandonar las energías fósiles pero siempre respetando los caladeros de pesca que han dado vida a miles de pescadores

También se han dotado de una nueva organización en la Consejería del Sector Primario.

El organigrama que presenta el nuevo Departamento de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca responde a la necesidad de adecuar las funciones y áreas de actuación desglosadas en el artículo 1 del presente Decreto a una estructura capaz de llevar a la práctica las mismas. Esta estructura se compone de todos los órganos y unidades de la Viceconsejería de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria y de la Dirección de Puertos del extinto Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente, así como de la Dirección de Servicios.



Leandro Azkue atiende la conversación de la directora de Pesca, Ixone Soroa.

«Para el mes de junio tenemos previsto contar con un Plan Estratégico»

Para la determinación de la estructura se han tenido en cuenta criterios de austeridad y reducción organizativa, aplanamiento de estructuras, agrupación de áreas funcionales, construcción de áreas funcionales con amplios contenidos. En el seno de la Consejería del Sector Primario, Agricultura y Pesca se han creado dos viceconsejerías, una más rural y otra relacionada con los Puertos y la gestión del litoral cuya competencia llegó el 1 de abril. La dirección de Pesca corresponde a Ixone Soroa y la de Puertos a Koldo Goitia. Yo ocupo la Viceconsejería de Pesca.

Finalmente están elaborando un Plan Estratégico

Efectivamente, para finales de junio o antes de verano tendremos un nuevo Plan Estratégico que regulará la actuación desde 2025 a 2030. Entre sus ob-

jetivos están los de potenciar las Organizaciones de Productores existentes, dotándoles de infraestructura para que converjan en ellas las actuaciones de coordinación del sector extractivo, desde la captura hasta la comercialización de la pesca y el marisqueo, pasando por el mantenimiento y fomento de la flota pesquera. También se quiere incrementar los derechos de pesca tanto del sector altura al fresco como del sector bajura, propiciando la pesca sostenible y evitando la acumulación de cuotas en empresas especuladoras.

Queremos definir un nuevo dimensionamiento de la flota acorde a la Política Pesquera Común impulsando las inversiones de los buques para mejorar la calidad y trabajos a bordo. Pretendemos mejorar las infraestructuras pesqueras a lo largo del proceso de la cadena del pescado. Se trata de impulsar el sector comercializador pesquero, potenciando una estructura comercial competitiva y de calidad que acometa políticas de I+D+i y apueste por la oferta de calidad y confianza del consumidor. Finalmente queremos impulsar nuevos procesos de formación y de capacitación en el sector.

“El desarrollo de la Economía Azul no puede dejar de mirar a las comunidades que garantizarán la soberanía alimentaria”

El debate ‘Economía Azul para el Desarrollo Sostenible’ reunió en Bilbao a un grupo de ponentes en el que debatieron la prioridad de crear unos buenos sistemas de gobernanza de la ‘Economía Azul’ que “dotados de seguridad pueda ser aplicadas a todos los países por igual sean grandes o pequeños”

El presidente de ICCAT, Ernesto Penas consideraba que “la soberanía alimentaria es como la democracia. Por mucho que veamos un supermercado lleno, si no defendemos la soberanía alimentaria no lo vamos a ver siempre lleno”. Para ello propuso, “una ordenación del uso de los espacios marítimos incluyendo a los ‘pequeños’ porque en caso contrario va a mandar el dinero de las grandes empresas”.

Dentro del debate organizado, **Ernesto Penas** y **Rosa Chapela** coincidían que "existe una disparidad de ideas en torno a la economía azul, pero es prioritario establecer una gobernanza para acelerar esta transición desde la competitividad en el que es necesario combinar políticas inteligentes, pero también el desarrollo de incentivos y subvenciones para el desarrollo de las actividades dentro de la economía azul".

Penas de ICCAT comentó que "de los sectores pesqueros depende de la seguridad alimentaria, fuente de proteína valiosa que necesitamos y no solamente a nivel de alimentación y nutrición sino al nivel de desarrollo económico de nuestras comunidades y eso no podemos perderlo, ni al nivel de patrimonio histórico y cultural que hace desa-



Oscar Gómez, al micrófono, Rosa Chapela, Ernesto Penas y Julien Madier

“Es necesario la coexistencia feliz entre las grandes empresas y multinaciones y los sectores que garantizan la soberanía alimentaria”

rollar esas regiones y comunidades tanto a nivel de pesca artesanal de pesca, de acuicultura, de marisqueo de cultura puesto que están contribuyendo de una manera fundamental al impacto

socioeconómico de esas actividades. Todo ello, es de sobra conocido y debe estar reflejado en cualquier estrategia de Economía azul con carácter prioritario”

Rosa Chapela, del CETMAR, hablaba que “la gobernanza de la economía azul tiene que mirar a nivel local y regional y adaptarse a los casos específicos de cada una de las comunidades. No podemos perder los apoyos a las comunidades sensibles en las que existe una fuerte dependencia de la pesca del marisqueo, de la acuicultura, como son Galicia como en Euskadi, en el que no se deben de minusvalorar esas ac-

tividades, en ningún momento, frente a otras emergentes o grandes sectores como la eólica, la energía. Chapela recordaba que "Galicia acababa de publicar, a finales del año pasado, la estrategia de Economía azul, donde la pesca el marisqueo y la acuicultura aparecen como elementos esenciales combinando además con una ley de litoral que destaca proteger". Otro elemento clave que hablaba es que "todo ello se debe hacer desde un enfoque participativo donde todo el sector esté representado tanto las actividades consolidadas como la pesca, acuicultura, pero también las actividades emergentes para que haya una coexistencia y para que se cuente con apoyo financiero e incentivos claros por parte de las distintas administraciones a estas actividades".

Así, Chapela del CETMAR, de Galicia, hablaba que "no tenemos que despistarnos ante los nuevos contextos geopolíticos que puedan hacer que hay que invertir en otros aspectos en lugar de aquellos que necesi-



Rosa Chapela, de CETMAR

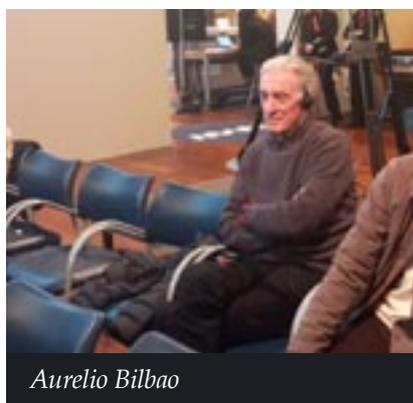
tan pues para poder vivir para que poder seguir desarrollando estas regiones dependen tan altamente de la pesca. Unas pueden aprender por otras. Chapela comentó que "es necesario esta-

blecer unas políticas claras de protección de una serie de actividades que son fuente de proteína valiosa. Contribuyen con un impacto notable. La pesca y acuicultura son elementos esenciales". Chapela propuso que "hay que tomarse la planificación de cualquier espacio marítimo, en serio, y que sea participada con todos los actores. Los poderes públicos necesitan datos científicos y se puede establecer la compatibilidad entre sectores porque entre nuestros últimos trabajos han estado los de fijar un valor económico de las zonas pesqueras tanto en aguas exteriores e interiores".

Julien Mader, de AZTI, habló que "transferimos tecnologías a las empresas dentro de un ámbito de adaptación al cambio climático. ¿Como podemos sacar provecho de todo ello?", se preguntaba, "pero al ser sectores estabilizados y emergentes y tenemos que trabajar juntos. Tenemos que facilitar el proceso de autorizaciones. En Irlanda había una bahía inteligente y queremos hacer una reproducción parecida en Pasaia. Hay muchas oportu-

Aurelio Bilbao se pregunta si las empresas de energía eólica van a estar dispuestas a pagar paralizaciones

Aurelio Bilbao de las OPPS de Bizkaia habló de la necesaria compatibilidad de las grandes empresas de energías renovables con los pequeños sectores pesqueros. "Hay que compatibilizar el sector eólico con el sector pesquero". En la misma línea, Ernesto Penas, exfuncionario de la UE exponía que "la gobernanza es un elemento clave y tiene que ser global y multilateral. La Comisión Europea piensa en un sistema de gobernanza de los océanos, pero debe marcarse como prioritaria que la pesca es un sector que garantiza la soberanía alimentaria y tenemos que seguir perpetuándola. Para ello es imprescin-



Aurelio Bilbao

dible la coexistencia feliz como un reto fundamental entre las personas que tratan garantizar la soberanía alimentaria frente a los grandes secto-

res como el gas y el petróleo, un gran reto para el futuro". Por ello, Penas recordaba que "para el año, 2030, el 30 por ciento tienen que ser ecosistemas marinos vulnerables quien lo va a decidir y como va a ser compatible con los parques eólicos y la pesca que garantiza la soberanía alimentaria?".

Recordó Penas que "estuve tres años en Pekín aportando todas las pruebas de las ilegalidades de la pesca cometida por China, pero la Comisión nunca actuó en contra de esta pesca ilegal china", como una de sus frustraciones en su paso por la Comisión

tunidades para las empresas, pero tenemos que construir la economía azul de forma local y pensando en la adaptabilidad en el largo plazo". Mader comentaba que "desde AZTI tratamos de buscar herramientas de planificación especial que sean lo más reales posibles. Queremos ver el valor de cada sector y ordenar el territorio". Por ello, insistía en que "tenemos que medir bien los espacios de cierre y mirar los impactos, para ordenar el territorio de forma óptima".

"Dependemos de armadores"

Oscar Gómez, gerente de Aclunaga, señalaba en su intervención que "el sector ha ofrecido nuevos sistemas de propulsión y nuevos sistemas de trabajo sostenibles, materiales superficiales, ruidos, todo ello en un tiempo muy rápido. Ha hecho una aportación incuestionable en favor de la sostenibilidad y el cuidado del Medio Ambiente".

Gómez destacaba que "las pymes y micropymes tienen muchos problemas para participar en la economía azul. No pueden participar con un Consorcio. El gran tractor tiene que apoyar al pequeño. Existen miles de barcos chinos en el planeta. O se sientan todos los actores o Europa no podrá sacar beneficio alguno. En un momento se llegó a hablar que el futuro costero estaba en el turismo, un aspecto que verdaderamente nos alarmó a todos". Finalmente, Gómez señalaba que "aporta mucho el sector naval a la economía azul. En temas como la propulsión, los sistemas de pesca, nos adaptamos a lo que quieren los armadores. Tenemos una producción de buques con un impacto medioambiental escaso. El periodo de construcción son 18 meses y las soluciones que se buscan llegan de cualquier parte del mundo. Se ha llegado a que un 50 por ciento de buques tienen combustibles alternativos".

Ernesto Penas mantiene que "la pesca contribuye a luchar contra el hambre y la pobreza"

Ernesto Penas volvió a participar en un segundo debate que llevaba por título: Proteína Azul: una cuestión de Seguridad y Soberanía Alimentaria (perspectiva macro) y basó su discurso en los beneficios para la soberanía alimentaria que otorga la industria pesquera y criticó a las Administraciones por no favorecer el consumo de los productos pesqueros. "Existe un discurso en el mundo occidental que la pesca y ganadería son profundamente negativos para el medio ambiente y destructor de la biodiversidad. Es un discurso comprado y falso porque no hay ningún sistema de producción de alimento que no tenga consecuencias. No hay tortilla sin romper huevos. Por ello, algunas veces me han indignado algunas posiciones que ha tomado la Unión Europea porque han comprado ese discurso ecologista extremo y yo lamento profundamente porque además quiero introducir un pequeñísimo elemento adicional. No soy jurista pero me he leído el tratado el Tratado de Lisboa y reto a quien sea a que me encuentre una sola disposición que justifique el ecologismo extremo que impregna frente a la seguridad alimentaria. Todo ella deriva del Tratado de la Unión, donde se prioriza la seguridad alimentaria y el desarrollo sostenible. Y, el elemento de medioambiental de todas las políticas europeas debe ser compatible con la explotación prudente de los recursos

"En el Tratado de Lisboa no hay sitio para el ecologismo extremo que invade el mundo occidental".

naturales. En el Tratado no hay lugar para el ecologismo extremo", decía Penas, autor del libro 'La Proteína Azul'.

Frente a las campañas medioambientales que nos dicen que es preciso dejar de pescar, para conservar la biodiversidad marina, Ernesto Penas se preguntaba qué "pasaría con nuestra producción de alimento puesto que para producir ese pescado que ya no se pescaría habría que producir, en términos de soja, nuevos cultivos sobre un total de 230.000 km cuadrados de nueva Tierra. Si el pescado lo reemplazamos por cereal serían 480.000 km cuadrados de nueva tierra agrícola para reemplazar el pescado. Si ese pescado lo reemplazamos por producción agropecuaria y ganadería de acuerdo con la proporción de distintos de distintas especies que tenemos en la actualidad la cifra sería de cerca de 6 millones de kilómetros cuadrados, es decir la superficie de Brasil. Cuando me jubilé visité la zona del Chaco, en el norte de Argentina y Paraguay, y de veía que estaban cultivando-

soja en uno de los bosques con mayor biodiversidad del mundo, un bosque no amazónico y subtropical con una riqueza maravillosa, pero que ha quedado literalmente arrasado para producir soja. Cuando pensemos en la soja como la gran solución vegana me gustaría que se vieran esa zona. Y en el caso que queramos incrementar la productividad agrícola reduciendo la superficie de tierra agrícola no podremos abastecer a la población puesto que, según la FAO, todavía quedan más de 800 millones de personas malnutridas”, explicaba Penas.

También Penas habló de la invasión de productos de carne artificial o de la proteína vegetal, “promovida por personas que digamos no pasan, necesariamente, grandes dificultades económicas por decirlo así porque están invirtiendo millones de dólares y yo me atrevo a avanzar la hipótesis todavía no plenamente comprobada y estoy en ello que a lo mejor quien invierte dinero en carne artificial quizá sea mal pensado y su único interés sea combatir la competencia desacreditando a los sectores y productores tradicionales de proteína animal, pero repito esto es una hipótesis mía. Yo creo que hay que potenciar la proteína azul y aunque nos lo presentan como un problema ecológico la pesca contribuye a los dos principales objetivos de las Naciones Unidas como son los de luchar contra la pobreza y contra el hambre’.

Duplicado el consumo

También, se habló de la producción de proteína acuática, la cual sigue aumentando y de hecho de acuerdo con la FAO es el tipo de alimento que está creciendo con mayor tasa en la actualidad. “Tanto la proteína marina como la dulce se mantienen estables con lo que se desmiente cualquier planteamiento apocalíptico sobre el estado de los recursos pesqueros mundiales y es que la gente en el mundo conforme escapa de la pobreza lo primero que quiere hacer es comer proteína animal. Yo diría por decirlo, de otra forma, que en el mundo hay millones de veganos, pero la inmensa mayoría son veganos forzosos porque son po-



Ernesto Penas, es el presidente de IC-CAT

bres no por elección y cuando dejan de ser pobres lo primero que hacen eseso”. Según los datos de FAO, se ha pasado a un consumo, de menos de 10 kilos por habitante y año, a algo más de 20 de media mundial, es decir se ha duplicado por lo tanto la proteína de pescado como proteína favorita de millones y millones de personas en el mundo que escapan de la pobreza con lo que tendrían que hablar si esto es problema ecológico o es un problema efectivamente de alimentación y de lucha contra la pobreza

Favorece la salud

Asimismo, Penas citó un estudio David Costello que mostraba que las pesquerías salvajes pueden incrementar un poco su producción no en gran medida eso es verdad pero básicamente a través quedan pocos recursos subexplotados, pero quedan muchos en los que hay margen de mejora si se le aplica la buena gestión pesquera y por supuesto la la proteína acuática de origen acuícola tiene todavía hoy un gran poten-

cial de desarrollo. En cuanto a la salud humana, se citaban los estudios de la Sociedad Estadounidense de Cardiología, en el que la dieta ideal “más allá de la tan cacareada dieta mediterránea es la dieta pesco mediterránea; es decir, la dieta mediterránea con pescado, la cual es con diferencia la mejor dieta para la salud coronaria para la salud cardíaca de la población mundial”. Sus beneficios por producción de Omega 3 que “favorece el factor esencial con es el consumo de pescado por las madres gestantes, para que cara a que sus hijos tengan un desarrollo cerebral pleno lo cual en muchos casos hoy día desgraciadamente no es el caso es decir que el pescado es incluso en los países del Tercer Mundo un factor esencial para la salud del sistema nervioso de los niños”.

Cambio climático

Sobre los efectos que tiene la actividad pesquera sobre los ecosistemas marinos “son muchísimos menores que los cambios que se producen en los niveles tróficos marinos como resultado de la alteración de vida de la actividad pesquera. Y esos cambios son menores, muy particularmente, en el caso de los ecosistemas pelágicos. Si hacemos arrastre de fondo en una zona con corales de agua fría ahí tenemos una incidencia grande sobre la la biodiversidad marina, pero no tan grande como la de las la del arado en tierra firme pero importante. Mientras tanto la pesca pelágica de atún, sardina o anchoa tiene una incidencia verdaderamente mínima sobre la estructura de los ecosistemas marinos y por lo tanto en términos comparativos de efectos del sistema de producción de alimentos”, finalizaba Penas.

“El éxito de la soberanía alimentaria solo puede venir desde diferentes orígenes”

Entre los Congresos destacó uno relativo a la Proteína Azul: una cuestión de Seguridad y Soberanía Alimentaria (perspectiva regional), en el que Yobana Bermúdez, directora general de Conxemar apuntó que “todo es necesario y vamos a necesitar de todo”. Definió la seguridad alimentaria como la disposición de alimentos para toda la población. “Su administración deben entenderse desde un punto de vista global porque al hablar de productos acuáticos no vamos a poder entender soberanía alimentaria si no hablamos desde el punto de vista global porque los peces al final se están moviendo por todo el mundo”.

El impacto de la industria en la seguridad alimentaria de Europa es de un 70 por ciento que llega de importación y un 30 por ciento local con lo que el autoabastecimiento de la Unión Europea sería un 30% de materia prima y un 70% sería lo que viene a nivel global. “Todo eso va hacia la industria y todo se convierte en producto europeo o sea una vez que es transformado. Todo ello deja dinero en Unión Europea”. Bermudez abogó por “el abastecimiento global de la seguridad alimentaria y porque en caso contrario se tendría un déficit de proteína acuática saludable dentro de la Unión Europea”.

Variabilidad

Por estos motivos, Bermudez apoyó por la variabilidad y la aportación exterior amplia y diferente frente a los monopolios nórdicos. “Esta ampliación de suministro generaría a la industria pesquera una aportación de 13 millones de toneladas, producto de la producción con productos que vienen de otros fuentes. Los locales supon-



Daniel Voces, Yobana Bermúdez, Santiago Valcárcel, María Luisa Alvarez, Juan Manuel Trujillo y Maitane Leizaola

drían 3,93 millones de toneladas y el abastecimiento global de 8,78 millones de toneladas en un consumo aparente se convierte en 10,5 millones de toneladas que se quedarían en el mercado europeo. Europa es la población que más consume proteína azul y exporta 2,23 millones de toneladas. Defendamos la producción local. Nosotros somos los primeros en defender la producción local y ojalá pudiésemos tener una soberanía alimentaria con los productos generados a nivel de la Unión Europea pero ahora mismo no se puede. La industria genera ahora mismo 30.000 millones de euros y supone 128.000 empleos en Europa. Generando una aportación de especies elevamos la transparencia y la variabilidad como decía Darwin lleva al éxito de la especie, de cara a conseguir la proteína azul a nuestra disposición”

La directora de Conxemar también dijo que “tenemos una producción de la Unión Europea de un 30%, que de-

pende de la flota europea y de la acuicultura, aunque este último sector está muy bajo. El salmón es el segundo producto más consumido en la Unión Europea, pero solo el 1% del salmón puede estar disponible en la Unión Europea. Para ese abastecimiento global tenemos los acuerdos de libre comercio que se están negociando con los que habría que lograr en entendimiento entre industria y producción. Así, es preciso lograr un acceso privilegiado a las sociedades mixtas con lo que podríamos llegar a un 50 por ciento de autoabastecimiento europeo. Si no lo hacemos las especies de terceros países coparan nuestro mercado. Estamos dejando que los productos noruegos copen nuestro mercado”.

El Sur, un ejemplo

También Bermudez habló de los aspectos relacionados con la procedencia de los productos de los mercados. “En el Norte prefieren las especies del Norte, con especies acuícolas con una

dependencia de Noruega. Si se educa en salmón, nuestros niños solo van a comer salmón. El salmón es un como un 'phoskitos' que siempre va a saber igual". Por su parte ponía como ejemplo, el Sur de Europa, en el que dependemos de varios orígenes y ahí se basa el éxito de la soberanía alimentaria. Tenemos que hacer una defensa de la competitividad porque contamos con una buena logística, pero tenemos que pedir a las instituciones que apoyen la promoción de productos de consumo local. Noruega hace una estrategia a largo plazo y ofrecen un producto que siempre tendrán el mismo aspecto, en el que lo único que quieren es que nos acostumbremos a sus productos. El 7 por ciento de los comedores no comen pescado en sus comedores, pero el pescado es la proteína más saludable. También se produce mucho pescado pelágico para harina de pescado. La anchoveta de Perú y la sardina de África es para harina de pescado", finalizó Bermudez.

Auditorías de control

Santiago Valcarcel, jefe de programas de Salud Pública del Gobierno Vasco, habló de la supervisión que realizan, desde su departamento en el aspecto sanitario, a la industria atunera, para garantizar que el producto reúna las condiciones saludables. Su trabajo consiste en controlar la descarga 200.000 toneladas, capturados por 22 a 26 barcos atuneros que suponen el 21 % del arqueo bruto de toda la flota española y el 24 % de las capturas. Dan empleo a 3.500 personas, 30.000 en el mundo y facturan 900 millones en el País Vasco, y 2000 millones en el mundo al ser barcos que trabajan en el Atlántico, Pacífico e Índico Bermeo tiene el 70 por ciento de



María Luisa Alvarez, de FEDE-PESCA

los atuneros de Europa.. Sanidad realiza auditorías de control de seguridad. "Nosotros nos desplazamos a los puertos de Senegal, Ecuador, Seychelles, para realizar las auditorías. No obstante, técnicos de la UE nos vienen a controlar a nosotros. El control de las importaciones las hace el MAPA. Las certificaciones a la exportación se lleva a cabo también el MAPA", explicó Valcarcel.

Los principales riesgos del control de las especies atuneras es la formación de histamina. "La histidina un aminoácido natural presente en muchos alimentos ricos en proteínas, como el atún, en condiciones de mala conservación (por ejemplo, si el atún no se refrigera adecuadamente), ciertas bacterias pueden transformarla en histamina. Las altas temperaturas a los que están sometidos, sobre 27º, si se tarda mucho meter en una cuba el crecimiento microbiano es rápido. También controlamos los metales pesados, biotoxinas, malas prácticas, los retrasos en tiempos de congelación. El nivel de control es amplio que conlleva una continua actualización. El atún debe congelarse a una temperatura interna de -18 °C o inferior.

En el caso de atún destinado a consumo en crudo algunos países o normativas internas exigen congelación a -20 °C."

María Luisa Alvarez, FEDEPESCA, organización que emplea a unas 20.000 personas, explicó que "está aumentando la población con una importante presencia de otros países que no captamos para el consumo de especies y aumentar así el consumo. Los hogares son cada vez menos. La mayor parte del consumo es en los hogares, alcanzando el 85 %. Solamente 4,2 kilos por persona se consumen fuera del hogar. No obstante, un total de 8,74 kilos hemos perdido de consumo desde el 2013. En el año 2023, el consumo por persona ha sido de 18,56 de kilos, lo que supone un 32 por ciento menos con un consumo medio 200 euros al año por persona. "Pretender ahorrar en pescado es no hacer mucha hucha". El mayor consumo se produce en salmón, "gracias a una gran promoción, pero seguimos reduciendo el resto". En el País Vasco se ha producido el 7 por ciento de pérdida de consumo, con una reducción de 13,56 kilos por persona-año más que la media nacional "Los cambios sociológicos también influyen "Comemos más solos. El 15 por ciento de los europeos no comen productos pesqueros. El precio es el sector clave pero no sabemos transmitir. El pescado tiene un valor incalculable. Nos encontramos pescados a 5 euros, precio medio muy asequible. En la pescadería se produce un 31 por ciento para el consumo en fresco y 16 por ciento para el congelado. Este último va cogiendo relevancia. El etiquetado, campañas informativas son esenciales, la reducción del IVA es esencial. El alimento saludable tiene que estar apoyado por una fiscalidad saludable. No tenemos marcas en el pescado. Queremos que los productores hagan promoción No se ven recetas de pescado en las series televisivas"

Daniel Voces, director gerente de la patronal europea de la pesca, Europêche

“La pesca se encuentra en un momento de inflexión y de esperanza ante un nuevo futuro”

El vigués, Daniel Voces, es el director gerente de la patronal europea de la pesca, Europêche, desde donde busca defender los intereses del sector en Bruselas, en un momento “de esperanza e inflexión” tras el nombramiento del nuevo comisario Costas Kadis. «La pesca necesita un fondo específico y reforzado. El actual (para el periodo 2021-2027) cuenta con un presupuesto de 6.100 millones de euros, pero no es suficiente para cubrir todas las necesidades del sector. Es necesario más del doble de presupuesto, para su definitiva potenciación en el que los retos de la renovación de flota, la soberanía alimentaria, la descarbonización y el relevo generacional van a marcar su futuro.

1-¿Qué perspectivas de futuro aprecia para el sector pesquero después del nombramiento de Costas Kadis como nuevo comisario de Pesca?

Es preciso hacer una fotografía o un análisis de nuestras fortalezas y cuáles son las amenazas. En cuanto, a los puntos fuertes yo creo que ahora estamos en una situación de recuperación de los stocks y hay una serie de flotas con mayor equilibrio; en un momento que hemos reducido nuestro esfuerzo pesquero. También hemos reducido nuestras emisiones y además producimos lo que muchos denominan la proteína perfecta. En cuanto a las oportunidades estamos ahora en un nuevo mandato político y una nueva era que Javier Garat habla de una época de esperanza y yo creo que es real porque se está hablando mucho de com-

petitividad y de descarbonización, de unas mismas reglas de juego, para todo el mundo, de una soberanía alimentaria, y de una reducción de la burocracia para nuestras empresas.

2-Las debilidades son muy evidentes

Seguimos teniendo muchas debilidades. Vemos que el número de barcos no deja de disminuir, de año tras año, al igual que el empleo. Seguimos teniendo unas políticas muy desproporcionadas y muy difíciles para alcanzar los objetivos que nos marcan. Unas normas que no dejan de crecer y después a todo esto se suma todas las amenazas exteriores, la situación geopolítica, el incremento de los costes de las empresas, de los combustibles, de la energía. También padecemos una falta de acceso a aguas en terceros países como puede ser el Reino Unido, en Marruecos, o Norue-



Daniel Voces habla sobre las cuestiones que preocupan al sector

ga y este es el panorama. Las buenas noticias están en que nuestras emisiones se han reducido un 53%, desde el año 1990, y es debido en primer lugar a un ajuste, pero también en la recuperación de los stocks y un avance tecnológico. Además seguimos produciendo una proteína que comparada con otras proteínas animales yo creo que estamos muy bien posicionados en cuanto a recuperación del stocks. Hemos reducido un 50% de nuestro esfuerzo pesquero en los últimos 20 años y tenemos muchas más especies en

“Nos congratulamos que nuestras emisiones se hayan reducido en un 53 %, desde el año 1990, a causa del avance tecnológicos y es clara la recuperación de stocks”



Daniel Voces pone su punto de vista sobre la situación del sector.

rendimiento máximo sostenible en el que la biomasa se ha incrementado. La mayoría de los desembarques, en el Atlántico, son especies sostenibles pero no se traduce en beneficios económicos.

3-No le parede que no existe un reconocimiento a la fuerte reducción de flota.

La flota no deja de perder unidades. Según los datos de la FAO hemos perdido un 28% de la flota desde el año 2000 y si la situación no mejora seguimos perdiendo empleo y puestos de trabajo. Nuestra flota también

envejece. La media de la flota es de 31,5 años de antigüedad y bueno vemos que estamos en mínimos históricos en cuanto unidades de barcos. Esto evidentemente tiene un impacto a la hora de producir alimentos. Antes la media de producción era de 5 millones de toneladas de pescado al año y hoy por hoy estamos en 3,5 millones de toneladas. Esto es un problema para la población y efectivamente pues nos dicen que estamos en máximos históricos de dependencia entre terceros países, pero un 70% del pescado que se con-

sume viene de fuera. Todo ello produce un problema de soberanía alimentaria porque evidentemente menos producción europea más importación de fuera y lo vemos en las estadísticas.

Cuanto más demanda de importación más va a subir la materia prima que además con todos los conflictos internacionales pues va a estar más complicado y esto es lo que genera la necesidad de más contingentes arancelarios de terceros países que nos traen sus transformadoras.

MAQUINARIA DE CUBIERTA



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

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

Por ello, pedimos a las autoridades un cambio de rumbo que se salga de este círculo vicioso y que a la industria pesquera de la europea realmente en este mandato se nos ponga las cosas más fáciles para que podamos seguir produciendo y en su caso incrementar la producción y luego unas mismas reglas de juego.

4- Pero fuera de la UE muy pocos cumplen unos estándares mínimos

Necesitamos que todo lo que se importe al mercado comunitario pues tuviera un mínimo de estándares que están fijados por la comunidad internacional y fijados los tratados internacionales de la OIT de la OMI. También hemos llegado a un consenso con los comercializadores, con los transformadores. No he trabajado tanto en mi vida en la elaboración de comunicados o documentos conjuntos con toda la cadena. Esto es importante viendo los datos de España en relación al consumo de pescado que está cayendo de manera significativa y muy peligrosa. Es necesario que todo el mundo nos unamos y que tengamos una estrategia común con el fin de transmitir a la sociedad que hay que consumir pescado.

5- ¿Dentro del Pacto Alimentario de la UE no fue incluida la pesca?

La Comisión Europea lanzó una nueva visión para la agricultura y la alimentación y pensábamos que por defecto el sector pesquero y la acuicultura iban a estar dentro pero nuestra sorpresa fue que se nos ha excluido de determinados grupos de alto nivel. Hemos visto que cuando van a hablar de alimentación y agricultura no hay nadie en el sector. Para nosotros esto es una preocupación y hemos hecho ahora algún lanzamiento conjunto a la Unión Europea pidiéndole que haga

un plan de acción para la alimentación azul. Yo creo que aquí vamos a estar toda la cadena y el mensaje es conjunto porque necesitamos seguir potenciando el consumo de pescado. Insistimos que en cualquier política europea se incluya el pescado como una línea que hay que seguir y tiene que haber incentivos para campañas de comunicación. Si no hacemos esto la población va a dejar de consumir pescado. Por ello tenemos que hacer fuerza común. Sabemos que el pescador es el más vulnerable el más importante de la cadena pero el que más callado sí a ver el el el pescador no solamente tiene que estar no solamente sino que tiene que hacer un máster de Derecho Internacional por la cantidad de reglas que se le está imponiendo y luego en la cantidad de problemas que son totalmente exógenos a su empresa como puede ser un cierre de determinadas áreas una decisión de un estado de un estado de fuera de la Unión Europea en el que se le restringe el acceso total cetáceos los delfines hay un montón de normas que se le ha impuesto se ha ido mucho más allá de lo que está marcado los objetivos internacionales que nos están poniendo en una desventaja competitiva con relación a otras flotas. Yo creo que hemos llegado a un punto de inflexión y que volveremos revitalizarnos para que la gente se sienta atraída por este sector que es maravilloso y poder seguir produciendo esta el pescado que para la sociedad es fundamental no solamente para contribuir a la soberanía alimentaria sino también al establecimiento de dietas saludables muy bien.

6- ¿Cómo se deben estructurar los fondos estructurales de ayuda a la pesca, el FEMPA, las ayudas del Gobierno español, para atender las necesidades de reconversión como desguaces y los proyectos de descarbonización?

El nuevo Fondo plurianual, para los



Daniel Voces y Antonio Nieto

años 2028-2034, es el fondo genérico llamémoslo el presupuesto europeo y ahí lo que pedimos es que priorice la pesca porque si se desarrollan fondos de competitividad como parece que es la intención de la Unión Europea para simplificar pues puede que haya algún gobierno pues que no encuentre la pesca como prioritaria cuando es una política europea exclusiva y que requiera de un fondo exclusivo para para implementar. En cuanto al FEMPA como puede ser también otro cualquier plan nacional eh que desarrolle la Unión Europea pues lo que pedimos es mayores medidas de flota porque algo que hemos visto con preocupación a lo largo de los años es que cada fondo nuevo que se aprueba hay menos partidas presupuestarias a las ayudas a la flota y se están aumentando otras partidas pues para el tema de control o la restauración de la naturaleza que son igualmente importantes, pero si es que hablamos de descarbonización o de ajustes de flota pues es fundamental que haya estas partidas. También sería muy útil para encontrar métodos para seguir flexibilizando y agilizando la ayuda porque vemos que siempre llegan bastante tarde las ayudas a los pescadores.

7-¿Cómo les gustaría que fuera el Pacto de los Océanos y cuál es la valoración con respecto?

Con el tema del Pacto de los Océanos, las primeras reacciones del comisario Costas Kadis nos parecen correctas. Siempre se señala que la pesca va a estar en el foco o en el centro de esta de esta iniciativa lo que nos parece muy buena noticia y además queda encuadrado dentro del programa de trabajo de la Comisión con el objetivo de de competitividad y además es un acto no legislativo no es vinculante. Entonces lo más probable es que se saque es una comunicación que es como una especie de resolución de tipo político por parte de la Comisión de por dónde van a ir los tiros de cara al futuro y en esta y normalmente no le sacan un anexo pues todas las iniciativas legislativas o de políticas que que vean oportuno como puede ser la revisión de la política pesquera común la revisión de la Directiva para la gestión del espacio marítimo y otras muchas cosas entonces. Por el momento parece que va todo por por buen camino y bueno esperamos que dentro de unos meses pues ya desvelen el plan.

-¿Piensa usted qué va a tener muchas repercusiones sobre la pesca el cambio de paradigma mundial que podrá producir un mercado mundial sometido a aranceles?.

Con la llegada de Trump al poder parece que hemos entrado en una etapa mundial de proteccionismo y de guerra comercial que evidentemente no son buenas noticias, ni para el sector, ni para el consumidor pero parece que va a ser la dinámica que va que se va a seguir du-

rante los próximos años. Por eso hemos puesto el foco de durante ya la pasada legislatura en la necesidad de garantizar la soberanía alimentaria de la Unión Europea para no depender de la producción de terceros países precisamente para evitar este tipo de problemas. Ya veíamos viendo el impacto que estaban teniendo los aranceles que habían puesto en su momento Estados Unidos a la Unión Europea para productos pesqueros y de acuicultura de hecho. Si vemos los datos del Observatorio Europeo del mercado de productos de Pesca y Acuicultura pues ya vemos estas consecuencias que han que han traído los aranceles impuestos por Estados Unidos y que como consecuencia ha tenido una contracción del del comercio pesquero. Parece que ahora hay una tregua de 90 días en lo que da tiempo para para reflexionar y prepararse identificar mejor quién va a estar afectado, pero también es un tiempo que hay que aprovechar para ir avanzando en las medidas que se puedan tomar .

En cuanto al impacto que estamos viendo en las potencial para las importaciones desde la Unión Europea, el mismo Observatorio nos dice que somos el noveno proveedor en valor de productos pesqueros para para Estados Unidos y que como

Se ha optado por el amoníaco porque es un gas amigable con el entorno ya que existe de por sí en la naturaleza y además otorga mayor capacidad frigorífica que otros

principales especies que exportamos es el salmón fresco y en filetes, el pulpo, y la lubina, sin olvidarnos de otras especies importantes y que tiene un alto valor como puede ser el el atún rojo. Evidentemente si se meten si se imponen estos aranceles pues van carecer los puestos europeos y vamos a perder en competitividad.

En conclusión pedimos a las autoridades que que tomen todas medidas necesarias para para evitar más problemas para nuestras compañías eh que por favor eliminen toda traba burocrática y la Unión Europea para encontrar nuevos mercados para eliminaciones de barreras también sanitarias como puede ser las impuestas por Chile o China y la concesión de ayudas para aquellas empresas que que no tengan alternativa y seguir apostando por la competitividad de nuestras empresas.



Voces muestra su preocupación por el creciente proteccionismo a escala mundial

La descarbonización del sector marítimo está en progreso constante, pero incipiente en la transformación del sector

La reciente World Maritime Week 2025 en Bilbao sirvió como un punto de encuentro para analizar el estado actual y los retos futuros del sector marítimo, con un énfasis notable en la descarbonización y la sostenibilidad. Si bien el evento congregó a diversos actores y presentó varias iniciativas, la sensación general fue de un progreso constante pero aún incipiente en la transformación del sector.

Las regulaciones europeas, como se discutió en varias sesiones, incluyendo las relativas al "Green Deal" y el "Fit for 55", junto con herramientas como FUEL EU Marítimo, marcan una dirección clara hacia la reducción de emisiones. Se discutieron también los objetivos de la OMI, generando un marco global que, aunque con diferentes ritmos y enfoques, impulsa la necesidad de un cambio.

Un tema recurrente fue el rol de los puertos en esta transición. La discusión sobre la implementación de sistemas OPS para 2030 en los puertos europeos subraya la necesidad de modernizar la infraestructura portuaria. La idea de los puertos como posibles centros energéticos para combustibles alternativos también se exploró, aunque su materialización a gran escala aún parece lejana.

Se presentaron ejemplos de iniciativas concretas por parte de empresas como Brittany Ferries, con sus inversiones en buques propulsados por GNL e híbridos. Estas acciones demuestran un compromiso por

avanzar hacia operaciones más limpias, aunque la dependencia de combustibles de transición como el GNL plantea interrogantes a largo plazo.

Sin embargo, la semana también dejó en evidencia varios desafíos importantes. La coordinación regulatoria entre la UE y la OMI sigue siendo un punto crítico para evitar asimetrías en el sector. La inversión necesaria en nuevas tecnologías e infraestructuras, especialmente para la adopción de combustibles de cero emisiones como el hidrógeno y el amoníaco, requiere un impulso significativo y mecanismos de financiación claros.

En definitiva, la World Maritime Week 2025 reflejó un sector marítimo consciente de la necesidad de evolucionar hacia la sostenibilidad. Se observan avances en la definición de estrategias y en la implementación de algunas soluciones, pero el camino hacia una descarbonización completa aún es largo y requerirá un esfuerzo concertado a nivel regulatorio, tecnológico y económico.

El evento sirvió como un recordatorio de la complejidad de la tarea y de la necesidad de mantener un enfoque pragmático en la búsqueda de un futuro marítimo más verde. Pese a la incertidumbre, la descarbonización del sector marítimo es más que un hecho. En la jornada de sostenibilidad y descarbonización en el ámbito marítimo, introducida por Natividad Rodríguez, directora general de UniportBilbao, dio paso a las interven-

ciones de la mesa compuesta por Federico Navarro y Miguel Juan Núñez, de la DGMM; Maruxa Heras, de Global Factor; Jorge Roca, de Vinci Energies; y Roberto Castilla, de Brittany Ferries.

Miguel Juan Núñez comenzó su exposición con la estrategia europea y de la OMI en la transición energética para el sector marítimo trabajando sobre las fórmulas de descarbonización y como han ido bajando las medidas a un mínimo denominador admitido por todos los países de la Organización Marítima Internacional. "La ausencia de consenso da mucho miedo, en la UE. La Comisión de la UE siempre va a apoyar medidas de mercado que consigan el pago por las emisiones de CO₂. Va a luchar por tener en el 2040 un hito de descarbonización. En el ámbito marítimo, la UE no va a aflojar. Ha venido para quedarse, la medida del ETS, relevante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo", explicó Núñez.

Los puertos, más que nodos modales

Maruxa Heras dictó su ponencia Puertos sostenibles: Claves para la reducción de emisiones en la logística marítima señalando que el transporte marítimo es imprescindible para el comercio mundial y que "los puertos son nodos, puertas de entrada" a los países y economías. Pero "además son facilitadores" para otras industrias, por lo que un puerto "es mucho más que un lugar donde se mueven mercancías". Entre sus datos esta-

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...



ban que generan en 2024 se transportaron por mar alrededor de 14.600 millones de toneladas de mercancías que es aproximadamente el 80% del comercio internacional; y, ese comercio, entra y sale de los países por los puertos, infraestructuras estratégicas que son vitales para la carga y descarga de mercancías pasajeros y que generan alrededor de 410.000 puestos de trabajo en la Unión Europea, lo cual son facilitadores de otras industrias químicas y energéticas que facilitan su desarrollo”

Según Heras, es la legislación la que obliga a la descarbonización, la normativa europea, las normas nacionales y las normas específicas que afectan a los puertos, como el Marco Estratégico Portuario, “una hoja de ruta fundamental”, y los incentivos para buques y operadores portuarios”.

Dijo que los puertos deben ser neutros en carbono en el 2050 pero también promotores del cambio, tanto en sus propias actividades como en las que hacen referencia a las empresas instaladas en sus dominios.

“Estrategia ambiciosísima”

Para ello, se debe proceder a electrificar los muelles, la utilización de energías renovables para autoconsumo, incentivar a los buques sostenibles, implementar combustibles alternativos e introducir criterios de sostenibilidad en los pliegos de condiciones de los servicios portuarios. “Para mí la estrategia de la OMI es ambiciosísima”.

También se explicó la Declaración Clydebank para desarrollar al menos 6 corredores verdes antes del 2025, rutas marítimas específicas en la que la viabilidad de un transporte marítimo con cero emisiones se vea catalizado por una combinación de acciones públicos y privados.



Maruxa Heras, Responsable de Transporte Marítimo - Global Factor

Rumbo a cero emisiones

Jorge Roca, de Vinci Energies, explicó las posibles soluciones de descarbonización para ecosistemas portuarios, focalizándose en la descarbonización en base a gases renovables, nuevos combustibles como el eGNL, las plantas de producción para biometano y la implantación del OPS “que está encontrando algunos problemas para su despliegue”. Vinci tiene 30 proyectos en marcha y 82 conexiones ya en muelle, destacando la OPS de Grimaldi en el puerto de Barcelona y la que se está llevando a cabo en el puerto de Bilbao, que estará funcional a finales de año.

Dijo Roca que es muy importante realizar un correcto diseño de las infraestructuras OPS, con coordinación y planificación, con una mirada especial a la subestación: modular, expandible, movable y probaturas en fábrica, antes de llevarla a puerto.

Roberto Castilla explicó como Britany Ferries opera en 12 puertos y como ha invertido más de 600 millo-

nes de euros en la modernización de la flota, comenzando por dos propulsados por GNL Salamanca y Santoña. El segundo paso fue la construcción de dos nuevos buques híbridos, el Saint Malo y el Guillaume de Normandie, buques que podrán llegar al puerto de Bilbao en el 2027 o 2028

Su preocupación es el marco regulatorio, porque “enchufar el buque puede resultar 3 veces más caro que dejar los motores encendidos”. De momento, la utilización del GNL, buque de transición, reduce las emisiones contaminantes. Se ufandó de la quinta vez en conseguir la etiqueta Green Marine, pero incidió en otros aspectos como la reducción de plástico en los buques, la investigación con universidades para cuidar la calidad del agua y en el entorno marino, además de cuidar el uso del agua potable.

Eólica flotante y energías oceánicas

A la par, en WMW se celebró una jornada con el título Desarrollo tecnológico para el futuro de la eólica marina flotante. Con la moderación de Marcos Suárez García, del Cluster de Energía, la sesión contó con la intervención de **Albert Monclús**, director de Proyectos, de Sener; y **Juan de Dios López**, director técnico e industrial de la Asociación Empresarial Eólica (AEE) para quien “la oportunidad industrial de la eólica flotante es ahora.

Finalmente, el análisis del futuro de la eólica flotante en España, sus oportunidades y retos fue el objeto de la conferencia de Joseba Juaristi, ingeniero de Proyectos en Simply Blue; y, por su parte, el poder revolucionario de la energía de las mareas y la oportunidad para desbloquear el sistema energético fue el tema tratado por Mario Iglesias, de Magallanes Renovables.

“Vamos a conceder subvenciones a la inversión priorizando la instalación de biocombustibles”

Federico Navarro, experto y coordinador de Sostenibilidad y Contaminación en la Dirección General de la Marina Mercante, habló de implementación de la normativa para descarbonizar el transporte marítimo. Navarro intentó de clarificar los pasos a seguir, la optimización de las ayudas a la descarbonización y la reducción de las incertidumbres. “Es un mecanismo facilitador” que se pone en marcha para tratar de incentivar el proceso, dijo Navarro. Durante esta sesión, Navarro habló de las normativas sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) tanto a nivel internacional como europeo, describiendo las repercusiones que este proceso tendrá para el sector marítimo en España. “Se está abordando un mecanismo que recaude de tal manera que podamos invertir e incentivar, para poner en marcha el proceso de descarbonización. Esta es la aproximación constructiva consistente en aplicar el principio de quien contamina paga. De hecho por los combustibles que utilizamos en nuestros automóviles venimos pagando toda la vida un porcentaje altísimo de impuestos, pero tenemos que pensar si va a seguir siendo un incentivo suficiente dejar de contaminar para no pagar. Ahora mismo está vigente en el Anexo 6 aunque las medidas de la OMI no son punitivas. La OMI no puede sancionar ni tampoco puede incorporar mecanismos para recaudar dinero. También puede ocurrir que aunque vayamos con un combustible como por ejemplo el GNL después dejamos de cumplir y entonces tenemos que o bien decidir pagar la sanción por no cumplir o cambiar de combustible. El mecanismo que se basa en la sanción es simplemente para obligarte a cambiar de combustible pero no es una medida de recaudación”. En la actualidad, las emi-



Federico Navarro, quinto comenzando por la izquierda, junto al resto de ponentes.

siones de GEI se regulan desde tres frentes diferentes. A nivel internacional, el Anexo VI del Convenio MARPOL, de la Organización Marítima Internacional (OMI), establece medidas a corto plazo para mejorar la eficiencia energética de los buques, con el objetivo de reducir las emisiones de GEI por unidad de trabajo de transporte. En el ámbito europeo, las regulaciones se dividen en dos partes: el principio de «quien contamina paga», mediante un sistema de derechos de emisión por tonelada de GEI emitida (ETS), y la regulación del combustible utilizado, estableciendo límites más restrictivos en la cantidad de emisiones de GEI por unidad de energía (Reglamento sobre combustibles marinos de bajas emisiones FuelEU).

Navarro detalló los mecanismos de funcionamiento, los sujetos obligados, los calendarios de implantación y ciclos de cumplimiento, así como las actividades de control y vigilancia tanto a nivel nacional como europeo.

En el ámbito nacional, se está desarrollando una estrategia específica de descarbonización para el sector marítimo, que incluirá un programa de ayudas. Este programa tiene como objetivo estimular la creación de corredores verdes que permitan descarbonizar las rutas marítimas de extremo a extremo, lo que requerirá infraestructuras capaces de abastecer nuevos combustibles y posibilitar la conexión eléctrica en puerto, además de la utilización de combustibles alternativos. Navarro apuntó que “vamos a conceder subvenciones a las inversiones en eficiencia energética priorizando los biocombustibles y después vendrían los que requieren etanol, amoníaco que requieren barco nuevo que están empezando a llegar a nuestros barcos propulsados con metanol”. Igualmente, se van a conceder ayudas a la capacitación con la organización de los cursos de formación para tener un personal experto en atención y conocimiento de las nuevas energías.

Cintranaval punta de lanza en la construcción de patrulleras

Aitor Uriarte habló en la World Maritime Week del trabajo desarrollado por Cintranaval en la construcción de patrulleros de Defensa, y seguridad. Así hace unos 30 años recibieron el encargo de construcción para la Armada de Kenia de una primera patrullera de 62 metros de eslora y que podían alcanzar una velocidad de 25 nudos. Después vinieron otras unidades para Indonesia

Otro de los grandes hitos de Cintranaval ha sido el diseño por Cintranaval del 'Río Segura' que fue diseñado y concebido desde un primer momento como patrullero oceánico. Con un presupuesto de 15 millones de euros, el Consejo de Ministros autorizaba su construcción en agosto de 2008.

Cintranaval-Defcar se encargó del diseño, y astilleros Gondán de la construcción. Botado en marzo de 2010, en diciembre de ese mismo año el 'Río Segura' era entregado al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, aunque bajo propiedad del Ministerio de Interior. El 'Río Segura' tiene una eslora de 73 metros, una manga de 12 metros y un puntal de 4,5, con un desplazamiento de 1.700 toneladas. oceánico

Cabe recordar también que en 2023, las fuerzas armadas de Malta (AFM) se hicieron con la moderna Patrullera de Altura que proyectó íntegramente Cintranaval para el astillero italiano Vittoria, situado en la localidad de Adria. La oficina española suministró el Paquete Completo de Ingeniería; incluyendo Proyecto Conceptual y Básico, Proyecto de Clasificación, así como toda la Ingeniería de



Aitor Uriarte, de la firma Cintranaval, da cuenta de los diseños de esta empresa

Detalle de estructura y servicios, que ha realizado con su CAD/CAM Sistema DEF CAR.

Otro de los últimos diseños de Cintranaval es el adjudicado al astillero vigués Cardama que llevó a cabo el corte de chapa que supone el inicio de la construcción de las patrulleras para la Marina de Uruguay. La factoría naval arrancó su proyecto C-250, que insufló una considerable carga de trabajo para los próximos dos años en sus gradas de la avenida de Beiramar. Este es el pedido más ambicioso en su centenaria trayectoria empresarial. Su valor supera los 80 millones de euros.

Las embarcaciones son de tipo offshore patrol vessel y a bordo tendrán capacidad para 98 tripulantes cada una. Están diseñadas para alcanzar

los 21 nudos, «gracias a sus motores Caterpillar con una potencia total instalada de 10.120 kilovatios», explica el astillero.

La autonomía de las patrulleras para el Ministerio de Defensa de Uruguay será de 7.000 millas náuticas, a fin de cumplir en las misiones de vigilancia, que será su función principal. Desde Cardama también señalan que las embarcaciones estarán preparadas para portar armamento, como «un cañón de 30 milímetros y dos ametralladoras de 12,7 milímetros de la firma española Escribano». El pedido contará con sistemas de control de tiro de la compañía danesa Terma.

Los responsables se encargarán de obtener el certificado de la construcción otorgado por Lloyd's Register.



Innovación en la canalización de fluidos: eficiencia y ahorro

protecnavi.es



 **protecnavi**

Apoyo técnico • Ingeniería • Fabricación • Instalación • Pruebas • Garantía

China, desde el 2010, ha invertido 210.000 millones reduciendo precios de construcción en un 30 y 40 %

Una de las sesiones más interesantes de los congresos de la World Maritime Week fue el asunto relacionado sobre: Colaboración público-privada. Cómo Traccionar la Cadena de Valor, con una mesa redonda que estuvo dirigida por la directora Foro Marítimo Vasco, **Sarai Blanc**. La sesión fue muy clarificadora de la expansión del mercado chino, en la construcción naval. En esta dirección mostró datos, en el que China y Corea llevan peleando por acaparar las rutas comerciales y el mercado naval internacional desde 2010. "China adelantó a Corea y sigue manteniendo su poderío, en los últimos 14 años. Desde 2010 a 2018, China ha invertido 210.000 millones de dólares en industria marítima. Un total, 132.000 millones de euros, -16.500 millones al año- se dedicaron a la industria marítima china, entre 2010 a 2018. Así, han reducido los precios de las nuevas construcciones en un 30 % a un 40 % en cinco años. "Todo ello hace que China sea la segunda potencia de flota naval. Un cambio sustancial es que el precio de los ferris chinos se redujo un 30 % con respecto a Europa. También, China controla el 50 % de la cuota de construcción naval; en 2024 alcanzó un 60 %. Controla también siete de los diez puertos más importantes del mundo. Mientras tanto, Europa ha reducido su capacidad de producción naval mientras que China ha incrementado en un 200 %".

Toda esta situación hizo que Estados Unidos, encargara un informe por el concluyó que los subsidios de China tenían un carácter ilegal. En este sentido, Estados Unidos cuenta con una regulación proteccionista y solo se ha reducido un 5 por ciento su cuota de mercado, "pero tiene una pérdida de competitividad y de retrasos en la construcción muy notable", dijo Blanc

La Unión Europea ha tenido varias políticas de construcción naval y calificadas "como un fracaso". Desde el 2011 desaparecieron las ayudas a la construcción, pese a que ahora se considera como una industria estratégica. El 10 por ciento de los buques construidos son de carga, pero China se ha apoderado de la construcción de este segmento de flo-



Sonia Blanc, directora del Foro Marítimo Vasco.

ta. Tras la pandemia existe un cambio de paradigma calificando a sus industrias como estratégicas y especialmente la naval pero el 10 por ciento de los buques de carga se hacen en Europa. Este segmento se construye en China, aunque en Europa se constata un futuro para los buques de energías renovables, pesca y acuicultura", decía Sarai Blanc. "En Europa el 95 por ciento de los buques construidos tienen un alto valor añadido. El mercado de la eólica off shore, pesca y acuícola están en Europa". Estados Unidos está implementando el Make Shipbuilding Great Again con una clara política proteccionista. "Todo lo que sea

construcción de parques eólicos, cabotaje, pasajeros impide la entrada a buques que no se hayan construido en Estados Unidos. Esto está produciendo una reducción de costes, una bajada de cuota del 1 por ciento, pero también de competitividad”, decía Blanc. También recordó que se plantea imponer aranceles a todos los buques chinos o de operadores chinos que toquen los puertos americanos, en los próximos años”, tras presentar la Administración un informe sobre la ilegalidad de los subsidios chinos.

Una evidente falta de personal

Pablo Antuña, responsable de categorías de compra, Navantia, explicó el trabajo de las diferentes sedes; en Ferrol, con dos astilleros, para la construcción de fragatas o la división de reparación de gaseros. En la Bahía de Cádiz, cuentan con tres astilleros, en San Fernando, con fábrica de turbinas y corbetas, Puerto Real y Cádiz, para reparación de cruceros y en Cartagena con el submarino S80, además de las reparaciones de yates de lujo. Las divisiones de Australia, Reino Unido y Arabia Saudí demuestran la expansión internacional. Antuña habló de los problemas de encontrar personal. Su carencia afecta a todas las unidades de producción, en donde, en la zona de Cádiz, entran, diariamente, 800 trabajadores en el astillero más otros 850 de la industria auxiliar y colaboradores que llevan a cabo con 2 millones de horas de trabajo, “La falta de personal en la Bahía es evidente y con la asignación de mayores ayudas en Defensa se prevé más trabajo. Las reparaciones de la US Navy, más las reparaciones de cruceros, los buques de energías renovables nos hacen contar con cargas de trabajo muy importantes que requieren más personal. La gran oportunidad de trabajo está claro, pero la industria auxiliar nos tiene que identificar como nicho. Somos una empresa pública y nos regimos por una normativa de contratación. Cualquier empresa puede participar en nuestras licitaciones consultando la plataforma del sector públi-

“La industria auxiliar tiene que identificarnos como nicho de mercado de Navantia y puede participar en las licitaciones que abrimos”

“Los astilleros que integren tecnologías verdes se posicionarán de forma más competitiva”

co”.

Aitor Uriarte, de Cintraval, habló del mercado naval, en el que “desde un principal protagonismo de Japón pasó a Corea y en este siglo es China la que despunta con una estrategia de bajos precios y unas condiciones de financiación excepcionales que han llevado a 2/3 de la contratación a China.” Mientras tanto describió que el mercado europeo se dirige al trabajo de encargos con gran complejidad tecnológica, “lo que es admirable el esfuerzo que están haciendo frente a la desleal competencia asiática, con escasez de mano de obra cualificada”. Los problemas de relevo generacional también se hablaron porque los jóvenes se decantan por otras industrias y las empresas tienen que hacer frente a un encarecimiento de las materias primas y la restricción que marcan las normativas”. No obstante, mostró sus esperanzas en las posibilidades que abre la transición energética y en las soluciones innovadoras, basadas en la reducción de la huella de carbono o el diseño de embarcaciones eficientes. La consecución de nuevos combustibles, hidrógeno, amoníaco, eléctricos ofrecen nuevas oportunidades, junto con el diseño de nuevas embarcaciones, incluyendo avanzados yates. Los astilleros que integren tecnologías verdes se posicionarán de forma más competitiva” Igualmente la digitalización y automatización con la IA pueden mejorar los diseños de fabricación. Apreció Uriarte, oportunidades en los nuevos mercados, como Defensa, vigilancia y patrulla para policías marítimas y guardacostas.

Alex Belaustegui, de Ingeteam, habló de la importancia cobrada por las empresas en los aspectos de las 3 M, Mariana, Minería y Metales que supone del 16 al 20 % de la cuota de explotación de la empresa con una facturación de 950 millones. Calificó de “convulsa” la situación de la situación abierta con los aranceles de Trump, “pero pensamos que amenaza mucho pero tiene miedo de darse un tiro en el pie. Desde 2016 al 2020 con Trump no nos fue mal. Tenemos varios proyectos en Estados Unidos y estamos vigilantes, una vez que trabajamos para US Navy que nos ha llevado también a ampliar instalaciones”

Un Plan Estratégico busca la potenciación de la Lonja de Ondarroa

El Plan Estratégico de la lonja de Ondarroa, impulsado por el Gobierno Vasco, tiene como objetivo consolidar este puerto como uno de los principales centros pesqueros del Cantábrico, tanto en volumen de descargas como en capacidad de comercialización. La Agencia de Desarrollo Leartibai Fundazioa está liderando diversas iniciativas estratégicas para revitalizar la lonja de pescado de Ondarroa y su entorno portuario, enmarcadas dentro del Plan Estratégico Lea-Artibai 2030. Este plan busca transformar la industria pesquera local en un modelo económico sostenible y competitivo, posicionando a la comarca como referente en Euskadi.

Uno de los pilares de esta estrategia es el proyecto europeo FISHINN Interreg Atlantic Area, que tiene como objetivo fortalecer la competitividad y resiliencia de los ecosistemas pesqueros locales mediante la cooperación y la innovación. El proyecto contempla tres fases: un diagnóstico del puerto de Ondarroa, la identificación de nuevas ideas de negocio y soluciones innovadoras, y el desarrollo de hojas de ruta para implementar estas innovaciones.

MariaTxakartegi, gestora de proyectos de competitividad industrial de la Agencia de Desarrollo del Lea Artibai presentó el plan de puesta en marcha de un Plan Estratégico de la lonja de Ondarroa, la más importante del Cantábrico. Txakartegi explicaba que “se trata de un equipamiento de máxima actividad y muy importante en la comarca”. El objetivo es conseguir la potenciación de este espacio. Para ello, se aborda este plan con los diferentes actores e implicados en su explotación desde la Organización de Productores OP-PAO, Cofradía de Pescadores, asociación de comercializadores y Ondarroa 19, un grupo exportador que

«El plan busca transformar la industria pesquera local en un modelo económico sostenible y competitivo, posicionando a la comarca como referente en Euskadi»

trabaja en garantizar la mejor gestión del pescado, desde su descarga hasta su comercialización. Cabe reseñar que entre la lonja de Ondarroa y la de Pasaia reciben un total de 30.000 toneladas de pescado de altura al fresco, con un valor en primera venta de 110,6 millones de euros. La merluza lidera las descargas, representando el 75% del valor total, seguida por el rape y el gallo. Además, la flota comunitaria, especialmente la francesa, supuso el 56% de las descargas en Euskadi, destacando la importancia de Ondarroa en el ámbito pesquero europeo.

La nueva lonja de Ondarroa, inaugurada en 2021, cuenta con una superficie de exposición de más de 4.000 m², una sala de subastas digitalizada y 15 muelles de carga para camiones, facilitando la distribución rápida del pescado. Además, se han añadido 14 nuevos locales para comercializadores, mejorando la organización y eficiencia en la manipulación del pescado. Según incidió Txakartegi, “la lonja de Ondarroa desempeña un papel clave en la economía pesquera vasca, no solo por su volumen de descargas y comercialización, sino también por su infraes-

estructura moderna que facilita la trazabilidad y distribución del pescado. Estas características la posicionan como un referente en el sector pesquero del Cantábrico". No obstante, los planes se basan en incrementar este aspecto hasta conseguir la elevación de los volúmenes de desembarcos con la adquisición de nuevos tráficis.

Otro de los ejes en los que trabaja la agencia del Lea Artibai es también la diversificación de cultivos marinos en la planta Matixxako Moluskoak, una iniciativa pionera en acuicultura marina en Euskadi, centrada en el cultivo de mejillones en mar abierto en la costa entre Ondarroa y Lekeitio. La planta de producción se ubica en el tramo litoral entre Ondarroa y Lekeitio y desde verano de 2019 comercializaba mejillón de las categorías A y ecológica – sobre producción respetuosa con el medio ambiente–, todo ello según las inspecciones de la normativa europea vigente, bajo la marca AMARRA.

Este proyecto, impulsado por una colaboración entre cofradías locales, empresas pesqueras y el centro tecnológico AZTI, busca revitalizar la producción local de mo-



Lonja de Ondarroa.

luscos y reducir la dependencia de importaciones de Galicia y Chile. La empresa comenzó con una producción anual de más de 1.000 toneladas de mejillón, utilizando tecnología submarina avanzada. No obstante, los planes son los de mantener el cultivo de la especie, unido también

al desarrollo del cultivo de ostras. Finalmente, la agencia del Lea- Artibai también proyecta desarrollar otros proyectos relacionados con el Medio Ambiente tendentes ala descarbonización, biotecnología y especialmente hacia la reindustrialización de la comarca. 




 REPARACIÓN NAVAL MARINE REPAIRS	 OFICINA TÉCNICA TECHNICAL DEPARTMENT
 MANTENIMIENTO MAINTENANCE	 DPTO. MONITORIZACIÓN MONITORING DPT.
 REPUESTOS SPARE PARTS	 DPTO. CONTROL GEOMÉTRICO GEOMETRIC CONTROL DPT.

SERVICIO OFICIAL
Official Service



DISTRIBUIDOR OFICIAL
Official Distributor



auto MASKIN

TALLER COLABORADOR
Partner Workshop



AGENTE
Agent




Los pescadores quiere conocer cuáles son las especies que se comen en los comedores escolares

Los pescadores vascos quieren abrir una reflexión con los responsables de Pesca y Educación del Gobierno Vasco, sobre qué especies de pescado y número de raciones que se consumen en los comedores escolares. El sector vasco de bajura "apreciaría" que se consumiera pescado de kilómetro cero, en todos los centros escolares de nuestro ámbito, e incluso en establecimientos donde reside la gente mayor, como en hospitales o clínicas. Finalmente, los comedores escolares podrán dar solo una ración semanal de pescado desoyendo el Ministerio de Consumo la reclamación del sector y mantiene la restricción en los menús.



Los pescadores consideran fundamental que se coman especies pesqueras de kilómetro cero en los comedores escolares

Por ello, organizaciones del sector pesquero han solicitado que se siga, o incluso aumente, la presencia de las raciones mínimas de pescado en los menús escolares, actualmente establecido en tres raciones semanales, "para promover una alimentación saludable de la población en general, y de los niños en particular, que revertirá en una disminución clarísima del gasto sanitario por la disminución de enfermedades, tal y como avisan renombrados especialistas del sector sanitario. Al mismo tiempo, afectará, de forma positiva, a la rentabilidad del sector pesquero, tan debilitado en estos momentos". Aurelio Bilbao, representante de los pescadores de bajura de Bizkaia, OPES-CAYA, señala que "sabemos las especies que se consumen

en todos los centros oficiales sean de educación, del ámbito sanitario o del ámbito social, y creemos que es el momento de llevar a cabo una reflexión entre todos los departamentos afectados, para promocionar el consumo de especies de cercanía, sostenibles, y saludables", llevando a cabo, previamente un análisis riguroso de lo que se está consumiendo actualmente en todos los centros mencionados.

El factor coste

Desgraciadamente, hoy en día, la elección de las especies a consumir en todos los centros públicos y privados está

basado en el factor coste, y no le estamos dando importancia a la cantidad que se consume, ni al desperdicio que se genera, ni se tiene en cuenta que "comer pescado", en toda la amplitud que ello significa, es una inversión en las personas y no un gasto", decía Bilbao.

En esta dirección, Santiago Valcarcel, de Salud del Gobierno Vasco, afirma que "en los centros de infantil y Primaria se come muy bien, pero hemos comprobado que en Secundaria se hunde la calidad de los menús". En base a un estudio, realizado por Salud, se consumían una media de tres raciones de pescado blanco por una de pescado azul". Sus conclusiones habían sido extraídas de un estudio realizado en 100 colegios, con un campo de estudio de 45.000 escolares. "Hemos conocido que los tres alimentos que más se consumen son las verduras, la fruta y el tercero es el pescado", señala Valcarcel.

Entre las especies que sí se consumían estaba la panga, que en su momento fue popular en los comedores escolares debido a su bajo precio, pero ha sido eliminada de muchos menús escolares en España por preocupaciones sobre su calidad y el impacto ambiental de su producción. Igualmente, aunque se recomienda que los comedores escolares ofrezcan entre una y tres raciones de pescado por semana, existe variabilidad en su cumplimiento.

Las especies de pescado más consumidas en los menús escolares pueden variar, y aunque el salmón noruego es popular en España, no hay evidencia de que sea predominantemente consumido en los comedores escolares por su alto precio.

No obstante, la panga, anteriormente común en estos menús, ha sido retirada en gran medida debido a preocupaciones sobre su calidad y producción, teniendo en cuenta, el aspecto coste, y no el nutricional, des-

«Carece de un análisis profundo de las repercusiones que puede acarrear a largo plazo, tanto en la dieta de los niños y niñas, como en los hábitos de consumo del conjunto de la sociedad»

de del punto de vista de consumo realizado (no es lo mismo 50% de desperdicio, que cero desperdicio). Quizás habría que pensar en ofrecer una ración menor de pescado, para entrar en el gasto razonable, con un consumo cercano al 100%, pero estando seguros de que tiene que primar el pescado que indudablemente gustará muchísimo más a todos los colectivos que se están mencionando.

Aprobada sin consenso

Las organizaciones de ámbito nacional del sector de los productos pesqueros han reaccionado la publicación del Real Decreto de Comedores Escolares Saludables y Sostenibles: "Consideramos que esta normativa ha sido aprobada sin un análisis profundo de las repercusiones que puede acarrear a largo plazo, tanto en la dieta de los niños y niñas, como en los hábitos de consumo del conjunto de la sociedad", señalan desde la iniciativa integrada por Conxemar, ARVI, Apromar, Cepesca, Fedepesca, Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Interfish-España, AECOC, Opescantabrico y Fenamar.

Según las organizaciones, el Real Decreto "no ha sido consensuado con el sector pesquero" y consideran que el documento "debería ser más riguroso, porque, aunque pueda parecer que a corto plazo se fomenta el consumo de pescado, a largo plazo no lo refuerza,

sino que lo debilita ante la inminente irrupción de sustitutos a base de proteína vegetal, a los que este Real Decreto da entrada en la dieta escolar".

Asimismo, lamentan que los conceptos de "análogos vegetales" y "proteína vegetal" no se definen en el Real Decreto y se incluyen en los segundos platos, lo que, a su juicio, "abre la puerta a ofrecer menús exclusivamente vegetarianos". Señalan también que son "términos sin una definición clara, sin un análisis de impacto en la salud de generaciones venideras, sin una legislación de etiquetado específica y que no permiten a todos los sectores competir en las mismas condiciones de seguridad alimentaria".

En definitiva, remarcan que este Real Decreto permite una "flexibilidad excesiva donde debería ser más riguroso". Lamentan, así, que "no refuerza el consumo regular de pescado como hábito alimentario sostenible en el tiempo, pero sí facilita en la dieta escolar la alimentación con base plant-based, aún en contra de cualquier recomendación pediátrica.

"Reclamamos una política alimentaria escolar más ambiciosa, clara y coherente con nuestras tradiciones culinarias, basado en dietas de probada eficiencia y no hacer que la población infantil actual sirva de foco experimental para otros formatos alimentarios sin un rigor científico probado", concluyen.

Los atuneros podrán optimizar la pesca en el Índico con la gestión conjunta de cuotas

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha autorizado la gestión conjunta de las posibilidades de pesca del rabil (*Thunnus albacares*) para la flota de atuneros cerqueros congeladores que operan en el Océano Índico. La orden contempla, asimismo, la utilización compartida de los límites de captura de patudo (*Thunnus obesus*), con el objetivo de optimizar la actividad pesquera.

La orden contempla, asimismo, la utilización compartida de los límites de captura de patudo (*Thunnus obesus*), con el objetivo de optimizar la actividad pesquera. «Sin esta flexibilidad, algunos buques podrían verse forzados a desechar capturas incidentales o detener sus faenas antes de tiempo, lo que afectaría la sostenibilidad y rentabilidad del sector», explican fuentes del sector atunero de Bermeo.

La resolución de la Secretaría General de Pesca del Gobierno central establece el reparto de las posibilidades de pesca para la campaña de este año, fijando una cuota de 42.903 toneladas de rabil y un límite de 12.862 toneladas para el patudo.

Entre 1.222 y 336 toneladas

En el documento figuran, en concreto, los 14 buques atuneros cerqueros congeladores, todos ellos con base en la villa marinera, que cuentan con la autorización para la captura de atún tropical en aquellas aguas.

Según el marco regulado, por tanto, si por ejemplo un atunero ha agotado su cuota de rabil, otra unidad que no haya utilizado la suya podría cederle parte de su asignación. «De esta manera, se evita que los barcos tengan que interrumpir sus operaciones

mientras otro aún tenga posibilidades de pesca», explicaron asimismo.

La resolución también establece las cuotas correspondientes a cada una de las embarcaciones bermeanas que fanean en el océano Índico-Alakrana, Albacora Cuatro, Albacora Uno, Albatun Dos, Albatun Tres, Aterpe Alai, Doniene, Elai Alai, Itsas Txori, Izurdia, Playa de Noja, Playa de Ris, Txori Argi y Txori Zuri— con cantidades que oscilan entre las 1.222 y las 336 toneladas de pescado.

Reivindicaciones de Europêche

Europêche, la principal organización que representa al sector pesquero europeo, ha formulado recientemente diversas reivindicaciones clave relacionadas con la pesca del atún, centradas en aspectos comerciales, regulatorios y de sostenibilidad. Entre ellas destacan la eliminación de los contingentes arancelarios para lomos de atún importados

Europêche ha solicitado a la Comisión Europea la eliminación de los contingentes arancelarios autónomos (ATQ) que permiten la importación libre de aranceles de lomos de atún, especialmente los procedentes de países como China, Tailandia y Vietnam. Argumentan que estos productos, en su mayoría provenientes de flotas que no cumplen con los estándares

medioambientales y laborales de la UE, están afectando negativamente a la competitividad de la flota europea y a la sostenibilidad del sector.

Por otro lado, Europêche ha presentado una denuncia formal ante la Comisión Europea solicitando una investigación antidumping sobre las exportaciones de lomos de atún procesados originarios de China. Alegan que estas exportaciones se benefician de subsidios y exenciones fiscales ilegales, lo que distorsiona el mercado y perjudica a la industria pesquera europea.

También han solicitado la revisión de las medidas sobre Dispositivos de Concentración de Peces (DCP). Tras la decisión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) de reducir la moratoria sobre el uso de DCP de 72 a 45 días, Europêche ha expresado su preocupación por el impacto socioeconómico que estas restricciones han tenido en la flota atunera europea. Aunque reconocen la reducción como un alivio parcial, consideran que las medidas adoptadas han sido insuficientes y han llegado demasiado tarde para algunos operadores que ya han cesado su actividad.

Julio Morón

La Asamblea General de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) ha ratificado la continuidad de Julio Morón Ayala como presidente para un nuevo mandato al frente de la organización. Morón, biólogo marino con una sólida trayectoria en la investigación y gestión pesquera, continuará liderando la patronal pesquera española con el objetivo, apunta, de "fortalecer el papel estratégico del sector ante los grandes retos normativos, económicos y medioambientales que afronta".

Morón explicó que "nos enfrentamos desafíos importantes y por ello es necesario un sector unido y fuerte, ante las instituciones europeas y organismos multilaterales. 🌊"



El Itxas Txori es uno de los más modernos atuneros congeladores.

itsaskorda

Tu aliado en la mar

Arrastre / Cerco / Mejillón

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

IOTC establece unos límites de captura para el patudo y el listado

La 28.ª sesión de la Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC-CAOI) se celebró del 13 al 17 de abril de 2025 en la Isla de la Reunión ha establecido un límite de capturas para el listado y el patudo y ha constatado un retorno a un clima general de diálogo y cooperación, entre las partes contratantes. La nueva tabla de asignación de cuotas para el atún patudo, en aplicación de las normas de captura adoptadas en 2022, prevé un aumento del 15 % para todas las flotas.



Cardumen de patudo generado con Inteligencia Artificial

Estas decisiones proporcionan ahora a IOTC un marco integral de gestión para el atún tropical en el océano Índico. Esta sesión plenaria se caracterizó por la adopción, por una amplia mayoría, de límites de captura para el listado (por primera vez) y el patudo, de acuerdo con el asesoramiento científico.

Las medidas complementan las ya vigentes para el rabil, incluyendo las tres principales especies de atún tropical en el océano Índico bajo regímenes de cuotas. Este es un gran avance, que proporciona a la IOTC una base sólida para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de las poblaciones.

La adopción de límites de captura para el listado y el patudo, tras el establecimiento previo

de procedimientos de gestión para estas poblaciones, supone un avance notable hacia un marco de gestión eficiente y con base científica para los túnidos tropicales.

Con las tres principales especies de atún tropical ahora sujetas a regímenes de límites de captura, “la IOTC ha sentado las bases para la sostenibilidad a largo plazo”, Europêche Tuna Group. Para completar este marco, la CAOI debe aprovechar el buen estado de la población de atún aleta amarilla para desarrollar un plan de gestión inclusivo y evitar acciones unilaterales que puedan comprometer la explotación sostenible de los atunes tropicales en el océano Índico.

“Este es un hito para la región”, declaró Anne-France Mattlet, directora del Europêche

La nueva tabla de asignación de cuotas prevé un aumento del 15 % de patudo para todas las flotas

che Tuna Group. “Ahora contamos con las herramientas para garantizar la sostenibilidad a largo plazo del listado, el patudo y el aleta amarilla; ahora necesitamos una implementación consistente e inclusiva en todas las flotas para lograrlo”.

También se adoptó una medida sobre tiburones, que refuerza la lucha contra el aleteo de tiburones y mejora la gestión de estos.

Procedimiento de votación

Si bien la CAOI sigue siendo un foro esencial para la cooperación multilateral, la adopción de la medida sobre el listado mediante un procedimiento de votación, en lugar de por consenso, refleja un cambio más amplio que podría poner en peligro la eficacia de futuras medidas

de la IOTC. Aunque la votación está prevista en las normas de la IOTC, el aumento del uso de este mecanismo podría provocar un aumento de las objeciones formales, lo que debilitaría la cohesión y la aplicabilidad de las medidas de conservación.

Vacíos de control y obligaciones desiguales

Preocupó, especialmente, la decisión de eximir a Indonesia del requisito de desplegar observadores independientes certificados por la CAOI en los transbordos en alta mar (Programa Regional de Observadores de la IOTC). Dado el papel crucial de los observadores en la verificación del cumplimiento y la recopilación de datos fiables, estas exenciones podrían crear importantes lagunas en el seguimiento y aumentar el riesgo de pesca INDNR.

En términos más generales, una vez más, los debates sobre el abordaje e inspección en alta mar, la prohibición del cercenamiento de las aletas de tiburón y la mejora del seguimiento de la pesca con redes de enmalle no avanzaron, en gran medida debido a la persistente oposición de un pequeño grupo de países. A pesar de la pro-

puesta de la UE, lamentablemente, las normas laborales de las tripulaciones también estuvieron ausentes de los debates.

A dos velocidades

Por último, a pesar de las claras y reiteradas señales del Comité Científico sobre el mal estado de varias poblaciones menores de atún y peces picudos, la IOTC no logró llegar a un acuerdo ni siquiera sobre las medidas más básicas para abordar su agotamiento. “La creciente brecha entre las flotas sujetas a una estricta supervisión y aquellas que operan con controles mínimos es sumamente preocupante”, advirtió Xavier Leduc, presidente del Grupo Européche Tuna. Finalmente, Leduc fue claro y dijo que “estamos presenciando el surgimiento de una IOTC de dos velocidades: una donde ciertas flotas se rigen por los más altos estándares de transparencia y sostenibilidad, y otra donde prevalecen las lagunas legales y la indulgencia. La gestión sostenible depende de normas uniformes, aplicadas de forma coherente y respaldadas por sólidos mecanismos de control. Sin esto, corremos el riesgo de erosionar los principios sobre los que se construyó la organización”.

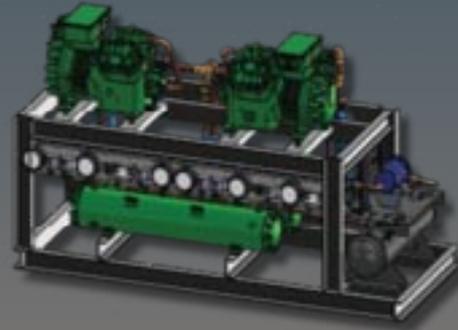
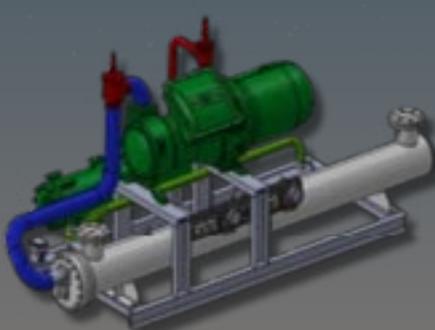


CLIMAFRIO

WWW.CLIMAFRIO.GAL

AIRE ACONDICIONADO, VENTILACIÓN Y REFRIGERACIÓN

AIR CONDITIONING, VENTILATION AND REFRIGERATION



La presencia de delfines en nuestra costa está unida a la recuperación de las pesquerías pelágicas

El jefe de área de Biodiversidad Terrestre y Marina, Rafael Centenera, explicó en las VIII Jornadas de Sada que la mayor abundancia de cetáceos, detectada en la mar, está relacionada con la extraordinaria recuperación de las pesquerías pelágicas en el Cantábrico. Por estos motivos propuso que “la flota debería marcar los delfines que se capturan para conocer su deriva”

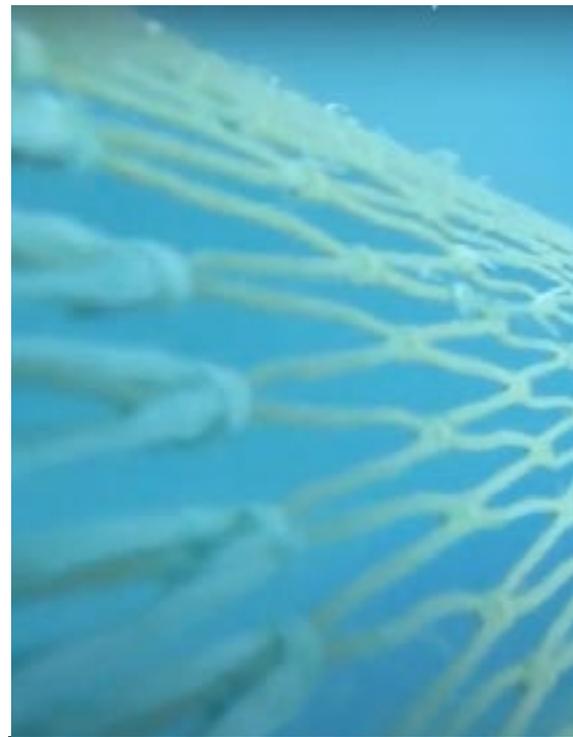
Rafael Centenera, jefe de área de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina, mantiene que los varamientos de delfines que se registran en la costa gallega en verano están ligados a la irrupción de los arrastreros pelágicos franceses e irlandeses en la pesquería del bonito. En los diferentes foros celebrados Centenera mantiene la misma tesis de que muchos de esos cetáceos que llegan muertos a Galicia en invierno proceden de Portugal.

Precisamente por eso los ministerios de Pesca y Transición Ecológica, al que ahora está adscrito Centenera, están trabajando para que la flota, además de anotar en el diario electrónico de pesca (DEA) las capturas accidentales, les coloque una brida numerada en caso de ser devueltos muertos al mar —en ocasiones es necesario por cuestiones de seguridad alimentaria—, para poder conocer su deriva y comprobar esa teoría. Centenera, recordaba su participación en la primera jornada del cerco organizada por Acerga —en esta edición era la octava— cuando salió de Sada vapuleado por el sector (en-

tonces era subdirector general del caladero nacional), pidiendo colaboración a los pescadores, recalando que «la captura accidental no es delito». Aludía Centenera a las denuncias de la campaña de Sea Shepherd sobre la captura de una serie de delfines acusando a una pareja de arrastreros. “El problema no es que los hayan pescado de forma incidental, pero sí que tendrían que haberlo anotado en el DEA”.

Interacciones en aumento

En el mismo foro de Sada se apuntó que las interacciones de cetáceos se iban a incrementar. Es una de las consecuencias de los cambios habidos en el ecosistema del Cantábrico. “Va a haber más capturas porque la población de cetáceos es mayor”. Basándose en los datos de las campañas realizadas por España, Portugal, Francia y el Reino Unido (Scans) y por Irlanda (Observe) “es posible que la población de delfín común ronde los 800.000 ejemplares, una población robusta y que



La mayor presencia de delfines tiene su causa en el in

“Las capturas accesorias van a seguir aumentando porque la población es mayor, robusta y está bien alimentada”

irá en aumento porque una población bien alimentada se reproduce mejor» y lo que no le falta en el Cantábrico es alimento. Porque tras los cambios introducidos en el régimen de gestión pesquera a partir del 2002 y, sobre todo, a partir del 2013, la biomasa de especies pelágicas se ha incrementado exponencialmente. Así es que la anchoa está en niveles históricos, la sardina exhibe fortaleza, el jurel, sobre todo el del sur de Fisterra, también ha aumentado (cuestión aparte es que no se encuentre: «¿Dónde está el jurel de la XIXa, que sale en las campañas acús-



Incremento de las especies pelágicas en nuestras costas.

ticas y la flota no lo encuentra? Probablemente más al fondo en la columna de agua, reflexión). La única mancha negra es la xarda, cuya biomasa ha descendido drásticamente «porque no se está gestionando bien». No será por culpa de la flota comunitaria, pues la UE ha asumido en forma de recortes los incrementos de Noruega, Islandia o las Feroe, pero lo cierto es que «nos hemos cargado el stock de caballa».

Pues bien, esa abundancia explica que en Galicia abunden las ballenas azules y cada vez caigan más atunes rojos en las redes de arrastreros, cerqueros y hasta volanteros, que llegan atraídos por esa profusión de pelágicos. Y ahí está la recurrente petición de la flota: poder comercializar esas capturas accidentales.

Pero Centenera ya no manda en el caladero nacional, aunque recuerda que esa posibilidad se dejó abierta en el real decreto. Así que la petición se la volvió a llevar a Madrid Beatriz Colomo, jefa de servicio del área que antes llevaba Centenera —que también participó en la jornada— para ver si de esta va y, por fin, se permite descargarlos “

Presentada la Caja Naranja

Manuel Suárez Blanco. Gerente de ACERGA y **Jose Francisco Balsa González.** Jefe de departamento de Electricidad-Electrónica de la CIFP Universidad Laboral desarrollaron, en las Jornadas de Sada, una interesante ponencia sobre los dispositivos inteligentes: sensores y comunicación en tiempo real para una gestión eficiente, en la VIII Jornada de Cerco de ACERGA.

Así, explicaron la puesta en funcionamiento de la 'caja naranja' para posibilitar una captura eficiente y la consecución de datos del funcionamiento del barco. Así unían el conocimiento de los diferentes parámetros del estado del barco, situación del arte hasta las posibles interacciones con cetáceos. "Desde hace año y estamos llevando a cabo estudios con la caja naranja", dijo Manuel Suárez quien mostraba sus esperanzas de seguir obteniendo buenos resultados conseguidos.

Balsa González explicó las tecnologías de largo alcance, Lora, de hasta 20 kilómetros, con el que se hacían estudios del impacto de la huella de carbono en base a los consumos de gasoil, capturas, avistamientos, interacciones. "Logramos una cobertura importante y después en la sede de ACERGA procesamos los datos. Podemos ver las rutas que ha seguido el barco por los diferentes caladeros de pesca. Queremos tener información de la localización de los barcos sin un alto coste". También, se trata de hacer estudios de avistamientos de delfines y sus posiciones y conocer las revoluciones del barco para conocer cuánto gasoil y el CO2 consumido, "así como solventar los problemas de cobertura con la instalación de antenas y ser lo menos invasivos con el funcionamiento del barco siendo posible su conexión con el DEA". En el departamento de Innovación del CIFP se trabaja con asociaciones y se trabaja con el sector productivo, entre los que está este proyecto y obtener mayor rendimiento económico entre kilo y euro. "No podemos pescar lo de antes y tenemos que limitarnos. Los datos nos permiten luchar contra las normativas restrictivas. El cálculo de la huella de carbono por barco nos hace obtener importantes datos. No estorba el dispositivo y veremos nuestras interacciones con delfines y tortugas dentro de nuestra sensibilización hacia el Medio Ambiente, así como vender mejor. Queremos tener datos para prepararnos cuando los necesitemos", explicó Manuel Suárez quien abogó "por establecer un mayor contacto con la Administración"

Esta flota en 2024 contaba con 107 barcos con una captura de 24.300 toneladas de un valor de 27 millones de euros y

La financiación de la Economía Azul es factible vía subvenciones y contratación de servicios

La jornada 'Oportunidades de Financiación para la Economía Azul', organizada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha conseguido dar visibilidad a los instrumentos de apoyo -europeos y nacionales- que impulsan el desarrollo sostenible de la economía azul.

Según se indicó en la jornada, "la pequeña y mediana empresa cuenta con instrumentos de apoyo, una vez que hacemos asesoramiento y creamos sinergias. No solo financiamos la pesca y la industria marítima sino también las energías limpias. No hay doble financiación sino que hay mucha interacción entre proyectos. Como primera barrera existe una amplia barrera con la documentación,

pero los programas se basan en subvenciones y en la contratación de servicios, pero es preciso de acuerdo para conocer la financiación que se requieren", declaró Gemma San Bruno, del CINEA, en el que gestionan 4.000 proyectos financiando el Pacto Verde.

CINEA es la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente, que inició sus actividades el 1 de abril de 2021, sustituyendo a la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA), tiene como objetivo principal es implementar programas de la Unión Europea en áreas como transporte, energía, acción por el clima, naturaleza, medio ambiente y pesca y acuicultura marítimas, apoyando la consecución del Pacto Verde Europeo. CINEA gestiona proyectos y ayudas financieras relacionadas con estos programas, contribuyendo a la descarbonización y el crecimiento sostenible. Durante el encuentro, se han podido conocer en profundidad diferentes programas europeos, como las acciones FEMPA de gestión directa, en la Misión Restaurar nuestros Océanos y Aguas del Programa Horizonte Europa, Interreg Europe y otros fondos europeos y el programa LIFE.

Gemma San Bruno mostró los instrumentos financieros y oportunidades basados en: Subsidios directos, en el que se recogen Convocatorias europeas de propuestas y licitaciones. "Muchos de nuestros proyectos se basan en la política marítima, pesquera, transición energética, descarbonización y en la gobernanza

internacional con una fuerte participación científica" y también son los Estados miembros que llevan la gestión de estos fondos. En concreto CINEA gestionó 33 acciones en 2024 con 7 convocatorias centradas en gobernanza internacional, asesoramiento científico, seguridad marítima, ordenación del espacio marítimos, junto con

8 proyectos de subvenciones, y 2 licitaciones. Además, durante la jornada se han abordado oportunidades de financiación nacionales, como los instrumentos de financiación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), la Fundación Biodiversidad, la Financiación para el mar de ABANCA MAR y los instrumentos del CDTI-innovación de apoyo al sector de la economía azul (en específico, los proyectos CDTI-FEMPA de innovación e inversión). La jornada fue inaugurada por Isabel Artime García, secretaria general de Pesca, y clausurada por Manuel Pablos López, subdirector general de Sostenibilidad Económica y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca.

8 proyectos de subvenciones, y 2 licitaciones. Además, durante la jornada se han abordado oportunidades de financiación nacionales, como los instrumentos de financiación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), la Fundación Biodiversidad, la Financiación para el mar de ABANCA MAR y los instrumentos del CDTI-innovación de apoyo al sector de la economía azul (en específico, los proyectos CDTI-FEMPA de innovación e inversión). La jornada fue inaugurada por Isabel Artime García, secretaria general de Pesca, y clausurada por Manuel Pablos López, subdirector general de Sostenibilidad Económica y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca.

Otras vías de financiación

Horizonte Europa. Es el principal programa de investigación e innovación de la Unión Europea para el período 2021-2027, con un presupuesto de aproximadamente €95.5 mil millones.

Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA)

Programa Europa Digital

Fondos FEDER: 



Momento de la presentación de la jornada por la Secretaria de Pesca, Isabel Artime.

Marruecos promueve el mayor astillero de África y agita el tablero del sector naval en Canarias

La Autoridad Portuaria Nacional de Marruecos ha anunciado oficialmente la licitación para construir el mayor astillero de África en el puerto de Nador West Med. El proyecto, que cuenta con la asistencia técnica de Navantia y el respaldo del Gobierno marroquí, introduce un nuevo actor de gran escala en el mapa de la industria naval atlántica, lo que plantea un importante desafío competitivo para los astilleros del Archipiélago canario. La licitación pública internacional selecciona un operador especializado que se adjudicará una concesión por 30 años para el desarrollo, equipamiento, operación y mantenimiento del Nuevo Astillero del Puerto de Casablanca. En el astillero se invierte, en su construcción, alrededor de 300 millones de euros. Será el mayor astillero de África. Consta de cuatro tipos de infraestructura: un dique seco de 244 m. × 40 m; una plataforma elevadora de 150 m × 28 m con una capacidad de 9000 toneladas; un muelle de 62 m × 13 m equipado con una grúa pórtico de correa de 450 toneladas; y muelles de acondicionamiento con una longitud total de 820 metros lineales. 



Diseño del nuevo astillero de Casablanca, el mayor de África.



OLIVEIRA

**SUPER ATLANTIC®
SUPER YELLOW FIN®
GREEN STRAND®**



MAIN OFFICE AND FACTORY
Rua do Curral, nº 99
4475 - 100 Camarate
PORTUGAL
T +351 229 434 900
F +351 229 434 901
www.oliveira.com
info.oliveira@oliveira.pt

LISBON BRANCH
Administração do Porto
Av. da República, 1 e 1A
2070 - 210 Alameda (LX)
T +351 219 632 620
F +351 219 641 932

AVEIRO BRANCH
Av. dos Bacalhoiros
4300 - 520 Galiza da Nazaré
T +351 234 363 429
F +351 234 363 115



Los astilleros vigueses tienen una carga de trabajo de 20 encargos de construcción de buques

Los astilleros vigueses tienen una carga de trabajo importante en tiempos de incertidumbre, pero en el que ya rebasan la veintena de buques en construcción. Así, Armón, Freire, Cardama y Nodosa, en Marín, han logrado contratos internacionales que aseguran trabajo para varios años.

Los grandes astilleros de Vigo superan actualmente la veintena de contratos de construcción de barcos. En las últimas semanas han entrado en vigor pedidos que garantizan carga de trabajo para varios años. Son un pesquero de Armón, un oceanográfico de Freire, dos patrulleras en Cardama y un pesquero y un remolcador en Nodosa, este último en Marín.

Freire ha firmado un contrato para la construcción del "Dana V", un barco de investigación científica para Dinamarca cuya entrega está prevista para 2027. Está diseñado para realizar misiones polares en aguas del Ártico, podrá navegar largas distancias por los océanos y desplazarse casi en silencio, lo que permitirá realizar investigaciones marinas con un impacto mínimo. Está concebido como una plataforma de investigación y educación de primer nivel y servirá a todos los centros de investigación de Dinamarca.

El astillero tiene en cartera varios proyectos de gran envergadura como son un barco de investigación marina para Arabia Saudí, otro oceanográfico para Francia, un pesquero de última generación para Canadá, un



Freire ha firmado un contrato para la construcción del 'Dana V'

velero para Greenpeace, un yate de lujo y un buque de apoyo para la Armada Española.

Cardama acaba de dar inicio a los trabajos, con el corte del acero, de dos patrulleros oceánicos para la Armada de Uruguay, que permitirá la puesta de quilla en las próximas semanas. Se trata de dos barcos tipo OPV (Offshore Patrol Vessel) de 86 metros de eslora y que tienen un coste de más de 82 millones de euros. Es el mayor contrato de la compañía en sus más de 100 años de historia.

Armón tiene una decena de construcciones junto con su filial Ría de Vigo (antiguo Barreras), a las que se sumarán un pesquero palangrero híbrido para la armadora Veraguas Lar, de Marín. Estos dos astilleros están trabajando en una patrullera para la Guardia Civil, un buque offshore para Inglaterra, un ferri para la Polinesia Francesa, tres oce-

anográficos para Irlanda del Norte, Holanda y Azores, un pesquero para Argentina y dos buques militares para Suecia.

Nodosa se adjudicó recientemente dos contratos. Uno es de un pesquero arrastrero para la compañía argentina Pesantar -participada por la viguesa Profand-, de 85 metros de eslora para la captura de merluza negra. El otro barco es un remolcador para la empresa Amare Marín.

El astillero San Enrique (antigua Factoría Vulcano) logró recientemente un contrato para la construcción de un prototipo de plataforma flotante para fotovoltaica offshore para el Puerto de Valencia.

Otro de los grandes astilleros de Vigo, Metalships, está centrado en obras de reparación naval y de mantenimiento.

Bureau Veritas: SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA



BUREAU
VERITAS

LA SEGURIDAD EN LA MAR SE PREPARA EN TIERRA

PARQUES EÓLICOS OFFSHORE

@ | JAVIER GONZALEZ ARIAS
JAVIER.GONZALEZ-ARIAS@BUREAUVERITAS.COM

T. | 91 270 21 26 WEB | WWW.MARINE-OFFSHORE.BUREAUVERITAS.COM

  CERTIFY YOUR OFFSHORE
WIND FARM

  REDUCE
YOUR RISKS

  CLASS YOUR
VESSEL

  CERTIFY YOUR OFFSHORE
WIND FARM



Ventura, el primer barco de la «flota del siglo XXI», será gallego y saldrá de Armón



Diseño del innovador palangrero con un sistema híbrido de propulsión de 36,37 metros de eslora.

La flota gallega continúa dando pasos decididos hacia un menor consumo gracias a nuevos diseños de casco, de equipamiento eléctrico de cubierta o en sus parques de pesca o con soluciones mixtas e innovadoras como la que presentará el Ventura.

El innovador proyecto se presentó en la oficina de representación permanente de España en Bruselas (Reper) en el marco del «proyecto de barco pesquero del siglo XXI», que se «va a desarrollar en los astilleros españoles».

El Ventura es un palangrero de superficie que tendrá el pez espada o la tintorera como especies objetivo. Podrá operar en caladeros del Atlántico Norte, Índico y Pacífico. El sistema híbrido de propulsión permitirá al barco un ahorro

diario estimado en unos 2.000 litros de combustible, y sumará una vela de ala rígida para contribuir a un movimiento 100% sostenible.

Será un palangrero de superficie gallego, de 36,47 metros de eslora, para faenar en caladeros del Atlántico norte, Índico y Pacífico y que se armará en las gradas de Armón en Vigo. De nombre, Ventura. Una aventura, además, liderada por talento femenino, el de las hermanas María José, Mercedes y Lucía de Pazo Allariz, que dirigen la empresa armadura Veraguas Lar de Marín.

El ministro de Agricultura y Pesca, Luis Planas, insistió en que «hay que abrir el Fempa (Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura) a la construcción de nuevos buques, y que ha llegado la hora de revisar

conceptos como tonelaje, capacidad pesquera, eslora y otros parámetros cuando la pesca está limitada por los totales admisibles de captura (TAC) y cuotas y vigilada por los estrictos sistemas de control.

Un barco diseñado para buscar la eficiencia energética, reducir la contaminación, mejorar la vida a bordo y la seguridad de la tripulación. Un buque de altura híbrido, que responde a las necesidades de lo que, según el ministro, deben ser los buques pesqueros del futuro: «Ambientalmente más sostenibles, con baja huella de carbono, más seguros, más confortables y que puedan llevar a cabo una pesca más selectiva», expuso el ministro Luis Planas, que no ocultó su satisfacción por «presentar en Bruselas esta iniciativa tremendamente interesante».



COMPROMETIDO CON CADA PROYECTO

DEEPLY COMMITTED TO EVERY PROJECT



nodosa
shipyard 



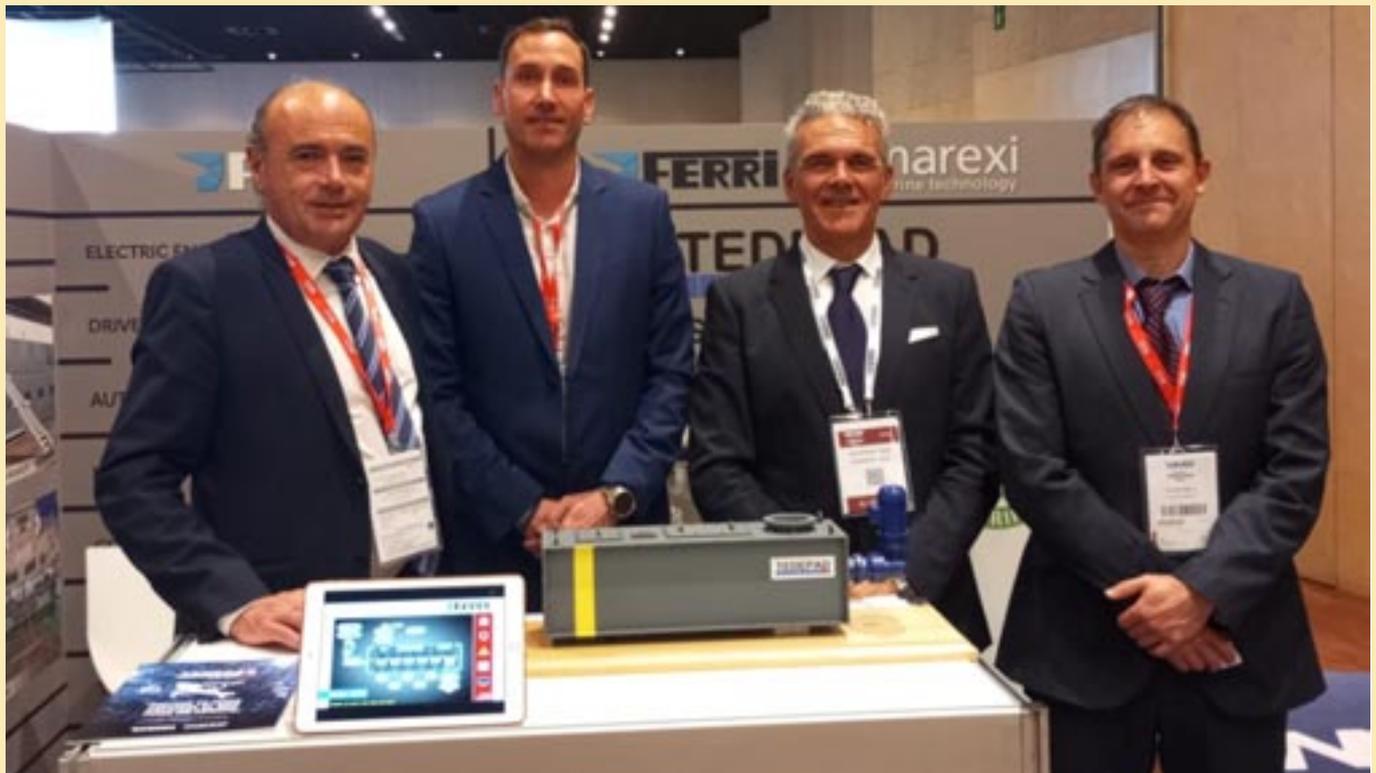
Shipbuilding & Shiprepair

SHIPYARD & MAIN OFFICES

Avda. Durense s/n (Zona Portuaria) C.P. 36900 - MARÍN - PONTEVEDRA - SPAIN
Tel: + 34 986 88 06 02 - Fax: + 34 986 83 81 25 / www.nodosa.com / info@nodosa.com



50 años
nodosa
cumpliendo sueños



Los directivos de Ferri dieron a conocer sus proyectos en el mercado naval, de ingeniería y suministro eléctrico.

Ferri muestra sus proyectos en Australia y Telepad

«Nos hemos abierto a Australia y más países puesto que queremos atender el mercado naval, de ingeniería y suministro eléctrico que existe», destacaba Patricio Fernández, CEO de Industrias Ferri, en la World Maritime Week de Bilbao. La empresa gallega Ferri con más de seis décadas de experiencia en el diseño y fabricación de maquinaria especializada ha sabido adaptarse a las crecientes demandas del sector naval militar y se posiciona como un proveedor confiable y estratégico en un mercado en constante evolución.

A través de su asociación con un socio local, Baker & Provan, ha entrado la firma gallega en el dinámico mercado australiano. Esta colaboración marca el inicio de una serie de esfuerzos que incluyen la capacitación de su personal y la expansión de nuestras capacidades de diseño y construcción, con el objetivo de abrir nuestra primera filial en el extranjero.

Su CEO, Patricio Fernández, ha destacado, en la World Maritime Week de Bilbao, la importancia de este proyecto: «Queremos atender el mercado naval, de ingeniería y suministro eléctrico que existe en Australia. Agradecemos a todos nuestros colaboradores y empleados por hacer posible este nuevo capítulo en nuestra historia. Juntos, seguimos construyendo el futuro de la defensa y la ingeniería naval.

En esta dirección, Patricio Fernández decía que «Las prioridades de este año siguen siendo continuar con la capacitación

de nuestros técnicos y la ampliación de las capacidades de diseño y construcción».

Su capacidad para diseñar maquinaria especializada, sofisticada y puntera refuerza a Ferri a convertirse en un proveedor estratégico del sector naval militar, donde la precisión y la fiabilidad son esenciales. La compañía que fundó Ricardo Fernández en 1964 abastece cada vez más a este segmento —los pedidos se han disparado a raíz de las crecientes tensiones geopolíticas— y al mismo tiempo provee tecnología clave a pesqueros, buques offshore, megacruceros, oceanográficos o seismográficos, nichos de la firma viguesa.

Es precisamente en el país oceánico donde la empresa con sede en A Pasaxe ha decidido desembarcar este ejercicio, de la mano de un socio local, con el objetivo de aprovechar el potencial del país, que prevé contar con 26 nuevos buques de guerra para 2040. Parte de sus profesionales ya se han desplazado allí en enero para prestar sus servicios, en una primera fase sin instalaciones propias, pero el objetivo a medio plazo pasa por abrir su primera filial en el extranjero, siguiendo la estela de los centros de trabajo que ha puesto en marcha y acaba de reforzar en Ferrol y Cádiz, al calor de Navantia.

Los planes de Ferri son los de duplicar su facturación en dos años hasta los 30 millones de euros. Entre otros campos, la compañía es referente en sistemas para el manejo de cargas sensibles, como la munición que utilizan los cazaminas, y a nivel empleo ha doblado su plantilla en los últimos cuatro años, alcanzando ya los 150 profesionales.

La firma a gallega está en Países Bajos, Bélgica, Chile, Canadá, Estados Unidos o Reino Unido, además de España. También Alemania, México, Colombia, Marruecos, Egipto, Arabia Saudí, Suecia, Finlandia, Noruega, Qatar o Australia, cuyo gobierno avanzó el año pasado un aumento del gasto en defensa de más de 30.000 millones de euros para contrarrestar las presiones de China en el Indo-Pacífico. "La construcción naval está en máximos a nivel mundial, pero en los astilleros difícilmente podría haber más capacidad por la escasez de personal tanto cualificado como no cualificado. Es un problema generalizado en toda la industria, también la auxiliar, y nos preocupa mucho de cara a los próximos años", indican desde Ferri.

Diseña y fabrica

Industrias Ferri fue fundada en el año 1964 y está especializada en el diseño y fabricación de equipos de última generación para todo tipo de embarcaciones, desde megayates, a pesqueros, submarinos, petroleros y oceanográficos, entre otros segmentos. En la eólica marina, la empresa también tiene ni-

Su capacidad para diseñar maquinaria especializada, sofisticada y puntera refuerza a Ferri a convertirse en un proveedor estratégico del sector naval militar

cho de mercado y uno de sus últimos proyectos fue la fabricación de equipos para las plataformas del parque eólico marino Baltic Eagle de Iberdrola, ubicado frente a la costa alemana. Otro de sus trabajos más reconocidos es el de la fabricación de drones marinos, el último de ellos botado en 2020 para controlar la calidad de las aguas gallegas. Todo un referente.

Finalmente, en la Innovation Workshop organizado por TE-DEPAD, programado se trató el tema "Anisakis - Relación con el Sector Pesquero: Tecnologías Españolas para Minimizar su Impacto en el Sector". Fue una excelente ocasión para adquirir conocimientos valiosos, fomentar sinergias en el ámbito pesquero, y descubrir la tecnología que ofrecen para avanzar en un tema clave de nuestro sector.



Operario de Ferri trabaja en la propia firma.

CO.VIS. Innovación y Tradición en el sector de las grúas marinas y de la mecánica de alta precisión

Fundada con pasión y dedicación, CO.VIS. es un ejemplo de excelencia e innovación en el ámbito del diseño y la producción de equipos marítimos y portuarios. En los principios, a la cabeza de la empresa, el Sr. Viscovo Vincenzo, abuelo del actual homónimo administrador, con una carrera que tiene sus raíces en 1956, cuando a la edad de 17 años comenzó a trabajar en el sector de la carpintería mecánica.

Un comienzo de éxito

En 1965, el Sr. Viscovo decidió emprender la actividad por su cuenta, fundando una empresa individual especializada en la construcción de prensas oleodinámicas para el desguace. Una década más tarde, en 1975, su visión emprendedora lo llevó a la construcción de la planta de San Vitaliano (NA), donde trasladó la actividad ampliando la producción a las grúas marinas, un sector que pronto consolidaría su reputación y competencia.

La entrada en CO.VIS.

En 1991, la empresa pasó a manos de Viscovo Raffaele, quien, junto con su padre Vincenzo, se convirtió en responsable de producción y representante legal de la compañía. Con la entrada del Sr. Viscovo Raffaele, CO.VIS. amplió su gama de productos, incluyendo grúas para camiones y plataformas marinas.

La empresa comenzó a distinguirse por su capacidad de diseñar y fabricar equipos de elevación y manipulación altamente especializados, respondiendo a las necesidades específicas de los clientes, un aspecto que la ha hecho única en el panorama de las empresas italianas, y a nivel internacional. En 2011, el nieto Vincenzo Viscovo se convierte en administrador de CO.VIS. llevando una visión innovadora que ha contribuido a fortalecer aún más la empresa.



CO.VIS. es una reputada firma en el ámbito de las grúas marinas



La participación en la recuperación de la Concordia ha confirmado su papel de líder en el sector marítimo y portuario.



CO.VIS. se distingue por el compromiso con la calidad y la seguridad de sus productos.

Una expansión internacional

CO.VIS., única realidad del sector en el sur de Italia, ha visto un crecimiento gradual que le ha llevado a expandir su mercado, desde una zona local a una más internacional. Gracias a la calidad de los productos ofrecidos, la empresa ha sabido adaptarse a las diversas demandas del mercado, diseñando soluciones a medida para sus clientes y consiguiendo insertarse en nichos de mercado extranjeros, que la han premiado por su capacidad de innovación y personalización.

Un episodio que ha despertado gran interés internacional fue la recuperación del barco albanés hundido en aguas internacionales en noviembre de 1997. La operación, seguida en directo por las televisiones de todo el mundo, representó un importante retorno de imagen para CO.VIS. consolidando su reputación también fuera de las fronteras nacionales.

Nuestras máquinas para la recuperación de la nave Concordia

Otro capítulo significativo de la historia de CO.VIS. ha sido la contribución de nuestras máquinas a la recuperación del barco Concordia, que naufragó frente a la isla de Giglio. Nuestros equipos han participado activamente en esta compleja operación, demostrando una vez más la calidad, robustez y precisión de nuestros productos en situaciones de gran relevancia internacional. La participación en la recuperación de la Concordia ha confirmado nuestro papel de líder en el sector marítimo y portuario.

La sostenibilidad como valor fundamental

En una época en la que la sostenibilidad es un tema cada vez más central, CO.VIS. también se distingue por su compromiso en este ámbito. Hemos sido una de las primeras empresas del sector en incluir el Balance de Sostenibilidad, monitorizando y mejorando continuamente el impacto ambiental de nuestras actividades. Esto nos ha permitido no solo responder a los desafíos ecológicos modernos, sino también anticipar las necesidades de un mercado cada vez más sensible

a las cuestiones medioambientales. Nuestro compromiso con la sostenibilidad también se refleja en el diseño y la fabricación de las máquinas, que están diseñadas para ser cada vez más eficientes y con un bajo impacto ambiental.

Calidad y Certificaciones

CO.VIS. se distingue por el compromiso con la calidad y la seguridad de sus productos, certificándose con la prestigiosa norma UNI EN ISO 9001 y el RINA, un reconocimiento que atestigua el alto nivel de fiabilidad y competencia alcanzado por la empresa. CO.VIS. no se limita, sin embargo, a organismos de certificación italianos, en efecto, colabora con los principales registros navales del mundo, como el Bureau Veritas, el ABS, Lloyd's Register y muchos otros. Además, el proceso de producción de las grúas está totalmente informatizado, lo que garantiza una optimización continua de los procesos de trabajo y una mayor trazabilidad de los componentes.

La importancia del Made in Italy

Un aspecto fundamental que siempre ha caracterizado a CO.VIS. es el orgullo de producir equipos marítimos y portuarios de alta calidad y Made in Italy. Cada producto creado por CO.VIS. lleva consigo el valor de un arte manufacturero que hunde sus raíces en la tradición italiana, sinónimo de excelencia, precisión y atención al detalle. El Made in Italy es un símbolo de fiabilidad, creatividad y alta tecnología, que confiere a los productos CO.VIS. una garantía adicional de calidad reconocida internacionalmente. En un mercado global cada vez más competitivo, la empresa ha sabido mantener y valorizar su identidad italiana, uniendo la innovación y las tecnologías avanzadas a la tradición artesanal de nuestro país. A diferencia de los competidores, CO.VIS. es capaz de diseñar su producto de manera personalizada, hasta el más mínimo detalle, según las peticiones del cliente.

La fuerza de la tradición y la innovación

Hoy en día, CO.VIS. es un punto de referencia en el sector del equipamiento marítimo y portuario, gracias a la capacidad de combinar la larga experiencia de su fundador con la visión innovadora de las nuevas generaciones. La empresa ha sabido crecer sin perder nunca de vista la calidad y la personalización de sus productos, manteniendo una fuerte atención a las necesidades específicas de su clientela. En un sector en continua evolución, CO.VIS. sigue siendo un ejemplo de excelencia, crecimiento e innovación, preparada para responder a los desafíos del futuro con la misma pasión y compromiso que han caracterizado su larga historia.



Seafood recibirá a 2000 empresas de 84 países

Diversified, organizador de Seafood Expo Global/Seafood Processing Global, el evento comercial de productos del mar más grande y diverso del mundo, ha anunciado su crecimiento continuo de cara a la 31ª edición, con 51.024 m2 netos de espacio neto de exposiciones, una cifra que seguirá aumentando hasta la fecha de celebración. La Expo, que se celebrará del 6 al 8 de mayo en Fira de Barcelona, Gran Vía, convertirá a la ciudad de Barcelona en un epicentro internacional para la industria global de productos del mar con un impacto económico estimado de más de 156 millones de euros. El evento de al-

cance global ofrecerá una plataforma internacional para que proveedores y compradores de productos del mar de todo el mundo se reúnan en persona, fortalezcan relaciones comerciales existentes y establezcan nuevas alianzas estratégicas. La exposición recibirá a más de 2.041 empresas expositoras llegadas de 84 países y contará con 65 pabellones nacionales y regionales. El número de empresas expositoras sigue creciendo a medida que los pabellones confirman la participación de las compañías.

Entre los nuevos países y regiones participantes se encuentran Al-

bania, Egipto, Georgia, Groenlandia, Malta, Nigeria y la Isla de la Reunión, que se sumarán a otros países presentes en la zona de exposición como Bélgica, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Ecuador, Francia, Alemania, Grecia, Islandia, India, Italia, Japón, Marruecos, Países Bajos, Noruega, Turquía, Reino Unido, Estados Unidos y Vietnam. Los nuevos pabellones nacionales y regionales para la edición de 2025 incluyen la Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones (Apex-Brail), la Federación Japonesa de Cooperativas de Fabricantes de Salsa de Soja, Pro Ecuador, la Junta de Desarrollo de Exportaciones de Sri Lanka y el Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE).

Escaparate mundial

Los pabellones 1, 2, 3, 4 y 5, y la galería entre los pabellones 4 y 5 del recinto de Gran Vía, se convertirán en la vitrina internacional de las últimas innovaciones en productos del mar y tecnologías para su fabricación y procesamiento. La Expo reunirá a compradores de todo el mundo, incluyendo supermercados, restaurantes, hoteles, empresas de catering, importadores, distribuidores, mercados de productos del mar

La Expo reunirá a compradores de todo el mundo, incluyendo supermercados, restaurantes, hoteles, empresas de catering, importadores, distribuidores, mercados de productos del mar



Las innovaciones más importantes se darán a conocer en Seafood

En Seafood Expo Global se darán cita los principales proveedores del mundo en productos del mar, ya sean frescos, congelados, enlatados, conservados, de valor añadido, procesados o envasados. Se encontrarán empresas de renombre como AquaChile, Balfegó & Balfegó, Cermaq Norway, Cooke, Frime, Denholm Seafoods Ltd, Frime, S.A.U., Gelazur, Godaco Seafood JCS, Grupo Profand SLU, Hofseth International, Iberconsa, Iceland Seafood International, Lerøy Seafood Group ASA, Mercamadrid, Mowi ASA, Pescanova, Nordic Seafood A/S, Ocean Treasure World Foods Limited, Parlevliet & van der Plas Bv, Phillips Foods Inc, Regal Springs AG, Royal Greenland A/S, Salmar AS, Seafood Connection Bv, Sea Harvest Corporation (Pty) Ltd, Sea Pride LLC, Viciunai Group, Vinh Hoan Corporation, Worldwide Fishing Company SL, Unima y Zalmhuys Group, entre otras.

Paralelamente, en Seafood Processing Global, en los pabellones 1 y 3, se presentarán todos los aspectos del procesamiento de productos del mar, incluyendo equipos de procesamiento, refrigeración y congelación, materiales y maquinaria de envasado, suministros para acuicultura, control de higiene, saneamiento, servicios de calidad, transporte y logística. Entre las principales marcas expositoras

Los productos más innovadores

El prestigioso certamen del evento reconoce a los mejores productos del mar representados en la Expo y destaca las últimas tendencias del sector. Todos los productos presentados al concurso estarán expuestos durante los tres días del evento en el stand de Seafood Excellence Global, situado en la Galería, ubicada entre los pabellones 4 y 5.

Se concederán dos grandes premios al Mejor Producto de Retail y al Mejor producto de Hostelería/Restaurante/Catering (HORECA). También se entregarán cuatro premios especiales a la innovación, la conveniencia, retail packaging y gama de productos del mar.

Los 40 finalistas de este año representan a 15 países diferentes.

Los finalistas en la categoría HORECA son:

- A. Espersen A/S – Hamburguesa de gambas (Dinamarca)
- Crustalicious BV – Pasta de cangrejo crudo (Países Bajos)
- Freshpack – Gambas empanadas rellenas de salsa Tom Yam (Francia)
- GlobeXplore – Perlas de sabor "Intenso" (Francia)
- Golden Eagle Black Cod – Bacalao negro de piscifactoría (Canadá)
- Golden Seabreeze GmbH & Co-Kg – Hamburguesa de cangrejo (Alemania)
- Hätilä oy – Salmón desmenuzado en salsa Tex-Mex (Finlandia)
- Kalaneuvos Oy – Bacon de trucha (Finlandia)
- Philips Foods, Inc. – Arancini de cangrejo y mozzarella (Estados Unidos)

Los finalistas de la categoría Retail son:

- A. Espersen A/S – Fish and Chips (Dinamarca)
- Angulas Aguinaga, SAU – Fideos con gambas, setas y salsa de ostras (España)
- Angulas Aguinaga, SAU – Mejillones con salsa roquefort (España)
- ANNA Dutch b.v. – Hamburguesa de pez esurión (Países Bajos)
- Dardanel Dis Ticaret Anonim Sirketi – Filete de atún ahumado (Turquía)
- Fisher Farms Inc. – Sabalote de piscifactoría relleno (Filipinas)
- Frime, S.A.U. – Atún al pibil (España)

- Frime, S.A.U. – Diamantes de atún (España)
- Friotea, S.L. – Merluza del Cabo con patatas y alcachofas (España)
- Greenland Seafood Europe - Sofina Foods – Salmón ahumado con higos, whisky y miel especiada (Francia)
- Hätilä Oy – Salmón flameado con bayas del Ártico (Finlandia)
- Huitres Helie – Ostras fáciles de abrir (Francia)
- ICECO Fish – Salmón Royal Cut con ensalada de wakame (Lituania)
- ICECO Fish – Filete de salmón trenzado (Lituania)
- ICECO Fish – Caballa ahumada caliente con salsa de queso y champiñones (Lituania)
- Isstormur ehf – Caballa con garbanzos en salsa de tomate (Islandia)
- Isstormur ehf – Ensalada de salmón hawaiana (Islandia)
- Multi X S.A. – Ceviche (Chile)
- Philips Foods, Inc. – Empanadas de marisco y lima picante (Estados Unidos)
- Philips Foods, Inc. – Empanadas de cangrejo y maíz dulce (Estados Unidos)
- Pickenpack Seafoods GmbH – Abadejo de Alaska gratinado (Alemania)
- Suempol Sp. z o.o. – Nuggets de salmón (Polonia)
- Suempol Sp. z o.o. – Albóndigas de salmón con salsa de mango y guindilla (Polonia)
- Suempol Sp. z o.o. – Salmón Tandoori Masala (Polonia)
- Van Duc Tien Giang Food Export Company – Cecina de panga ahumada (Vietnam)
- Viciunai Group – Surimi de pulpo (Lituania)
- Viciunai Group – Mejillones ahumados en frío en aceite de guindilla (Lituania)
- Viciunai Group – Salmón del Atlántico ahumado en frío con trufas (Lituania)
- Viciunai Group – Surimi de pulpo con aceitunas Kalamata y pimientos en aceite (Lituania)
- Viciunai Group – Gyozas picantes con surimi de anguilas y gambas (Lituania)
- Viciunai Group – Lomo de salmón ahumado en frío con hormigas negras (Lituania)

Seafood Barcelona

de esta parte se incluyen AKVA Group, BAADER, Cocci Luciano, Delanchy, CMA CGM, Mediterranean Shipping Company, Lineage, Maersk, Marel, MMC First Process, MULTIVAC Sepp Haggermüller SE & Co. KG, Saeplast y Ulma Pacaking. Otras empresas participantes que presentarán sus tecnologías innovadoras son Fishtek Marine, Ace Aquatech, y Stingray Marine Solutions AS.

La conferencia inaugural irá a cargo de Xavier Sala-i-Martin, catedrático de Economía de la Universidad de Columbia. Su ponencia, titulada Un nuevo mundo incierto, hablará sobre cómo navegar por las nuevas incertidumbres económicas que afectan al sector global de los productos del mar y al mundo en general, desde las relaciones internacionales hasta los aranceles, entre otras cuestiones. El amplio programa de conferencias constará de más de 20 sesiones que conducirán más de 80 expertos internacionales de la industria de los productos del mar.

Las presentaciones y mesas redondas de esta edición explorarán temas clave que reflejan las dinámicas actuales y las tendencias emergentes del sector de los productos del mar. Se tratarán cuestiones como la trazabilidad y la sostenibilidad, con sesiones acerca de la descarbonización, el envasado sostenible y las prácticas acuícolas. Las tendencias mundiales de marketing, consumo y hostelería serán otras de las materias que se abarcarán.

La feria también será testigo del regreso de los Seafood Excellence Global Awards. Estos prestigiosos premios anuales reconocen los mejores productos del mar representados en la Expo y dan a conocer las últimas tendencias del sector. Los ganadores serán elegidos entre los finalistas, y se concederán dos premios principales al Mejor Producto para Venta al por Me-



La presencia de representantes de organizaciones de Galicia y otras autonomías será importante.

nor (Retail) y al Mejor Producto para Hotel/Restaurant/Catering (HORECA). Se concederán otros cuatro premios especiales a la innovación, la conveniencia, el envasado para Retail y la línea de productos del mar.

Importantes debates

Este año, el valor del evento se amplifica gracias a su programa de conferencias, con más de 20 paneles y la participación de más de 80 expertos internacionales. La sostenibilidad, la descarbonización, la innovación y las nuevas estrategias de mercado serán los ejes de una serie de encuentros diseñados no sólo para inspirar, sino para ofrecer soluciones concretas a quienes afrontan día a día los retos del sector. El objetivo es claro: transformar los problemas críticos en oportunidades de crecimiento y renovación. Entre los momentos más esperados está la con-

ferencia del 7 de mayo, cuando se revelará la metodología actualizada de la FAO sobre el estado de las poblaciones de peces. No menos estratégica es la reflexión sobre el marketing digital, cada vez más decisiva para el éxito de los productos pesqueros. El 6 de mayo, se habla del marketing de influencia, con un caso de estudio muy inspirador: el de la Asociación de Productores de Abadejo de Alaska, que ha transformado las redes sociales en un poderoso aliado para promocionar el bacalao salvaje.

El último día, 8 de mayo, estará dedicado al comercio minorista con la sesión "Seafood Mongers 101". Una auténtica masterclass para pescaderos, que incluye formación específica, técnicas de abastecimiento responsable y atención al cliente capaces de fidelizar a la clientela en un mercado cada vez más competitivo y dinámico.

Transportes Olano: liderando la cadena de frío en Europa

Transportes Olano es una empresa familiar de logística vasco-francesa que inició su actividad en 1975 en Francia y que cuenta con una gran influencia en toda su red de España, Portugal, Francia e Italia con un total de 65 plataformas en diferentes puntos de Europa. La estrategia de expansión les ha llevado a ir adquiriendo diferentes empresas creando el Grupo Olano, referente a nivel internacional de la logística y transporte de productor de mar, congelados, cárnicos y productos frescos como el chocolate y el queso, entre otros muchos productos.

El Grupo Olano se ha consolidado como una de las empresas líderes en logística internacional, destacando especialmente en la gestión de la cadena de frío. Su modelo operativo combina experiencia, innovación y sostenibilidad, elementos clave para satisfacer las necesidades de transporte y almacenamiento de productos que requieren temperaturas controladas. Cuenta con un accionariado 100 por 100 familiar.

Cuenta con 3.700 empleados y 1.800.000 metros cúbicos de almacenaje en frío. Dispone de 1.800 vehículos propios y 1200 subcontratados. Olano se centra en el transporte de mercancías perecederas como pescado, mariscos, carne, frutas, verduras y productos congelados. Además, ha diversificado sus servicios hacia el transporte de electrodomésticos y prensa.

Ha realizado inversiones por valor de 70 millones. Y, es una firma referente en seguridad y salud realizando una actualización del documento de evaluación de riesgos laborales. Distri-



Transportes Olano es un referente a nivel internacional en la logística del transporte

buye protocolos de seguridad a los transportistas y se analizan los accidentes ocurridos e incidencias.

Presencia en varios países

La empresa promueve el desarrollo profesional a través de programas de formación como la Olano Academy, que colabora con instituciones educativas para formar técnicos superiores en transporte y logística. Además, ofrece beneficios como incentivos, seguro médico, cheques restaurante, planes de ahorro y oportunidades de movilidad geográfica.

Con una red de más de 50 centros en Europa, incluyendo España, Portugal, Italia y Bélgica, la empresa cuenta con una flota moderna y equipada con tecnología avanzada para ga-

rantizar la eficiencia y la trazabilidad en sus operaciones.

En la Península Ibérica, Olano opera a través de su filial Olano Seafood Ibérica, especializada en el transporte de productos del mar. Recientemente, anunció una inversión de 7,5 millones de euros para ampliar su centro en Guarda, Portugal, lo que generará 150 nuevos empleos en la región.

Como parte de su estrategia de crecimiento, Olano ha adquirido varias empresas, incluyendo DPO Transport en Francia, especializada en el transporte de carne y productos frescos, lo que refuerza su red internacional, especialmente en Italia.

Sergio López, director-gerente de la OPP Puerto de Burela

“La UE no puede seguir permitiendo tantos desfases entre países”

El veto a la pesca de fondo sobre 16.500 kilómetros cuadrados de aguas comunitarias careció de datos científicos sobre la huella de los aparejos de palangre y se llevó a cabo sin ningún informe de impacto socioeconómico sobre la flota. Así, a la espera de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, en el proceso judicial derivado del recurso interpuesto por el sector pesquero español —a través de 16 empresas armadoras de la OPP Burela— y del Gobierno de España, tanto por la afectación al palangre de fondo como por la ausencia de una evaluación socioeconómica previa, el STECF (Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca) vuelve a dar la razón a la flota.

1. Ve posible una sentencia favorable a la demanda de Burela contra las vedas en áreas del Atlántico Nororiental donde se conoce o se presume la existencia de ecosistemas marinos vulnerables?

Nosotros esperamos tener una sentencia favorable, porque consideramos que tenemos razón en nuestros argumentos y por eso hemos presentado el Recurso.

Por otra parte, no es posible hacer ningún tipo de previsión sobre la futura sentencia porque no se trata solo de una reclamación por el impacto en un tema pesquero, que consideramos está bien fundamentado, sino que también se han recurrido principios generales, lo que complica la previsibilidad del resultado final.

Como ejemplo de esta complejidad, el Tribunal de la UE se ha ampliado de 3 a 5 jueces este caso porque se va a dictar jurisprudencia y no es sólo un caso de temas pesqueros ...

2. En que volumen ha descendido la facturación por el cierre de zonas tradicionales?

El impacto medio en volumen de capturas de la flota palangrera está en el 32% del volumen de capturas desde la entrada en vigor del Reglamento en octubre de 2022. Y este impacto en kilogs influye directamente en la facturación de las empresas.

Nosotros no solemos hablar de impacto económico porque tampoco podemos controlar el incremento de costes de la actividad.

El impacto medio en volumen de capturas de la flota palangrera está en el 32% del volumen de capturas desde la entrada en vigor del Reglamento de octubre de 2022

En el informe de impacto socioeconómico elaborado por la Universidad de Santiago ya se valoró el impacto tan importante para la flota palangrera que este Reglamento eliminaba la viabilidad de esta flota por ser un reglamento tan desproporcionado con los cierres sobre una pesquería que llevaba 40 años pescando en zonas donde todavía existen VMEs.

-Cuántos palangreros se han desguazado, exportado o cambiado su arte?

Por lo que sé, a nivel de censo hay unos 5 palangreros que se han desguazado y entre otros 5 a 10 que han cambiado de arte de pesca de palangre a volanta, lo cual no es bueno para el caladero porque rompe el equilibrio entre Palangre, volanta y arrastre, lo que va a generar problemas en la situación del stock de la merluza. Se está cambiando de un modelo de calidad a cantidad y esto lo va a sufrir el caladero a corto y medio plazo.

3. Sobre los planes de ordenación marítima y el despliegue eólico todo apunta que la pesca se verá perjudicada. Como están actuando ante ello?

Está constituida una Plataforma de defensa del litoral (en la que participamos) y que ha recurrido las resoluciones tanto del MITECO como de los tribunales.

Lo que está claro es que no se ha tenido en consideración la histórica actividad pesquera y que el despliegue eólico va a influir de forma muy considerable sobre la actividad pesquera.

-Siente que las reivindicaciones del sector de Burela se puedan atender en el tiempo por el nuevo comisario Kadis?

De momento el comisario Kadis está respondiendo con buenas palabras, y sólo el futuro dirá si las reivindicaciones del sector (no solo de Burela sino de toda Europa) son aceptadas y tenidas en cuenta.

Hace falta un cambio de rumbo en las políticas pesqueras europeas, y esperemos que esto sea lo antes posible.

-Como se entiende que siga bajando la cuota de merluza si no se pesca en su totalidad.

A veces los TACs y cuotas se deciden por criterios políticos y está demostrado que los estudios no son adecuados sobre toda la zona, y sobre todo, vienen con mucho retraso. En el caso de la merluza durante años se acumularon reducciones en litoral español (Cantábrico) simplemente porque no había estudios adecuados. A nivel europeo, la zona de pesca es tan amplia y los estudios están tan concentrados en zonas pequeñas, que no es un modelo adecuado para todo el caladero.

Además, si uno de los baremos es la mortalidad por pesca, y si esta mortalidad está condicionada y reducida en más de un 30% por las decisiones políticas, al final esta reducción es resultado de la política pesquera y no de la situación del stock.

-Desde el Comité Consultivo como se puede recurrir a los acuerdos de Noruega Groenlandia e Islas Farid que se llevan toda la caballa?



Sergio López pide un cambio de rumbo en las políticas comunitarias

Como representante del CCSUR sólo puedo manifestar que en diversas ocasiones ya se ha demostrado su desacuerdo con la posición de Noruega y el resto de 3º países, además de que la UE está permitiendo esos desfases por estos países. No es normal que no se tomen medidas adecuadas de defensa del sector. La flota europea y española en particular nunca hemos sido los responsables de la situación del stock, porque quién se ha sobrepasado en las cuotas son esos países de fuera de la UE, siendo como es para las flotas de litoral una de sus especies principales.

-Como afrontar la potenciación del consumo de pescado ante la bajada que experimenta en los hogares?

Los datos dicen que el consumo está bajando de forma continua. Ante esto, es necesario que todos (asociaciones y administración) realicemos más acciones de promoción y divulgación del consumo de pescado como una proteína de máxima calidad y nula huella hídrica y mínima huella de carbono. En cuanto a las razones de tipo comercial, es imprescindible que las Administraciones tomen medidas para animar al consumo de pescado por la población, como puede ser la reducción del IVA para el consumidor final, algo que se ha hecho con otros productos pero no con el pescado.

Una actividad económica fundamental

La pesca en Burela (Lugo) es una actividad económica fundamental, posicionando al puerto como uno de los más importantes de Galicia y de España. A continuación, se detallan los aspectos clave del sector pesquero en esta localidad:

La Cofradía de Pescadores San Juan Bautista de Burela cuenta con una flota de 82 barcos que operan en el Cantábrico y el Atlántico, siendo el segundo puerto más grande de Galicia después de Vigo.

La flota asociada a la Organización de Productores Pesqueros (OPP) de Burela se compone de embarcaciones que utilizan diversas artes de pesca, incluyendo:

- Palangre de fondo en caladeros de la Unión Europea.
- Palangre de superficie en aguas del Atlántico Norte y Sur.
- Arrastre de fondo y cerco artesanal en el caladero del Cantábrico y noroeste.

Especies principales

La merluza de pincho es la especie más representativa, con más de 7.700 toneladas comercializadas anualmente, generando un volumen de negocio de 39,55 millones de euros.

Otras especies destacadas incluyen:

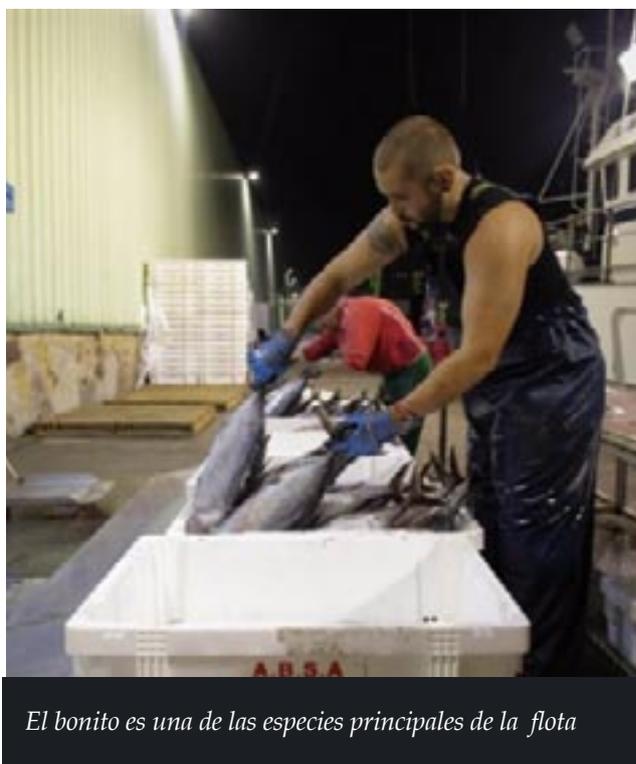
- Bonito del norte: aproximadamente 1.136 toneladas al año.
- Caballa: alrededor de 3.044 toneladas anuales.
- Pescadilla, sardina, jurel, pulpo y otras especies, sumando más de 110 productos pesqueros diferentes.

Descargas y actividad en la lonja

La lonja de Burela es una de las más relevantes de España, con una comercialización media de 75 toneladas diarias de pescado, alcanzando en ocasiones hasta 490 toneladas en una sola jornada. El promedio anual de comercialización supera las 19.000 toneladas, posicionándola como la tercera en valor a nivel nacional.

Situación de la pesca con palangre

La flota de palangre de fondo de Burela enfrenta desafíos significativos debido a restricciones impuestas por la Comisión Europea, que ha cerrado 87 áreas de pesca en aguas de Portugal, España, Francia e Irlanda para proteger ecosistemas vulnerables. Estas medidas afectan directamente al palangre, una de las artes de pesca más se-



El bonito es una de las especies principales de la flota

lectivas y con menor impacto ambiental. En respuesta, 16 empresas que agrupan a 21 barcos de la OPP de Burela han presentado un recurso de anulación ante el Tribunal General de la UE, con el respaldo de la Xunta de Galicia.

Retos y preocupaciones del sector

El sector pesquero de Burela enfrenta varios desafíos:

- Reducción de cuotas: La flota de Gran Sol ha sufrido una reducción del 20% en la cuota de merluza, especie que representa el 90% de sus capturas.
- Veto a la pesca de fondo: Las restricciones en áreas de pesca afectan negativamente al palangre, a pesar de ser una técnica de bajo impacto ambiental.
- Relevo generacional: La falta de incorporación de jóvenes al sector pone en riesgo la continuidad de la actividad pesquera.
- Disminución del consumo de pescado: La caída en el consumo afecta la rentabilidad del sector, resaltando la necesidad de promover el pescado como un producto saludable y de alta calidad.



La feria Expomar celebra su vigésimo aniversario en una nave recién restaurada y acondicionada.

La XX Feira Expomar y sus Xornadas Técnicas vuelven a convertir al puerto de Burela (Lugo) en el auténtico punto de referencia del mundo del mar este mes de mayo. Dos años después, la nave de redes del puerto de Burela (Lugo) vuelve a vestirse de gala para acoger la vigésima edición de la Feira monográfica náutico pesquera Expomar, que convierte a Burela en la capital del mundo del mar del miércoles 7 al sábado 10 de mayo, superando los 5.000 metros cuadrados de exposición y con 400 marcas de diferentes países representadas en la feria.

Expomar cumple 20 años abriéndose especialmente a nuevos sectores, como el turismo pesquero y las nuevas tecnologías, y donde la oferta gastronómica también gana protagonismo dentro de su programa de actividades.

El gerente de la Fundación Expomar, José M. González 'Brais', destacaba las principales novedades que presenta Expomar 2025: "en el que sobresale una nueva distribución de los espacios dentro del recinto ferial, habilitando nuevas zonas para fomentar el networking durante el evento y con un amplio espacio abierto bajo carpapara diferentes presentaciones o demostraciones gastronómicas".

Este espacio acogerá el sábado a mediodía el espectacular ronqueo de un gran ejemplar de pez espada de más de 100 kilos de peso patrocinado por INTERFISHEspaña con la asistencia de los expertos de Matrice Tuna, que explicarán el arte del despiece con una técnica que combina la destreza, el respeto por el producto y el compromiso con la sostenibilidad.

El sábado por la tarde se presenta la "Red de Turismo Pesquero de España",

Creada a finales de 2023 y que tiene como principal objetivo crear un nuevo producto turístico a nivel nacional y con proyección internacional para promocionar el turismo pesquero y acuícola como nueva marca de España.». Una de las entidades promotoras de la creación de esta Red es la Fundación Expomar, "demostrando así la decidida apuesta de Burela por la promoción del turismo marinerero, que incluye la promoción y divulgación sobre las actividades de la pesca y sus oficios, con rutas y propuestas socioculturales, visitas a lonjas, puertos, faros o museos", asegura Ramiro Fernández, concejal de Mar y de Turismo del Concello de Burela.

Xornadas Técnicas y Encontro Empresarial

De forma paralela a la feria se celebran las Xornadas Técnicas y el Encontro Empresarial, que cumplen sus 32ª y 26ª ediciones, respectivamente, y que vuelven a reunir a los profesionales y entidades más representativas del sector pesquero a nivel nacional y europeo, con el futuro del sector pesquero a debate, abordando los principales retos y dificultades del momento en la pesca. El jueves 8 por la mañana se celebra en las instalaciones de Armadores de Burela el 26 Encontro Empresarial de Organizaciones Pesqueras, en la que las entidades más representativas de la flota gallega y otras



La feria Expomar volverá a acoger a un importante número de firmas de la industria marítima de España y Portugal.

asociaciones nacionales reflexionan sobre los principales retos sectoriales en curso, como la gestión y normativas pesqueras, temas sociales y laborales como el relevo generacional, y otros asuntos que condicionan la competitividad del sector.

32 Xornadas Técnicas

El jueves por la tarde comienzan en el salón de actos de la Cofradía de Pescadores de Burela las 32 Xornadas Técnicas, que, en su sesión de apertura contará con Carmela López, alcaldesa de Burela y presidenta de la Fundación Expomar; Isabel Artime, secretaria general de Pesca Marítima del MAPA; y Alfonso Villares, conselleiro do Mar de la Xunta de Galicia.

En la primera jornada se tratará la gestión pesquera y los principales retos del sector pesquero, confrontando las diferentes visiones nacional, europea e internacional, con la participación de Daniel Voces, director de Europeche; Juan Manuel Elices, dubdirector general de Caladero Nacional y Aguas Comunitarias de Segepesca; y Despina Symons, directora de la Oficina Europea para la Conservación y el Desarrollo EBCD. Esta primera jornada estará moderada por María do Carme García Negro, investigadora ad honorem de la Universidade de Santiago de Compostela.

La segunda Xornada se celebra el viernes por la mañana para abordar temas como la sostenibilidad, la salud, la socioeconomía y el consumo de pescado. En esta mesa



Las OPPs reunidas aportarán sus conclusiones

participan Edita Pereira, jefa de servicio de estudios de CEOE y miembro del CES y del Consejo de la Productividad de España; José Luis Santiago, técnico del área de Socioeconomía de la Pesca del CETMAR; Javier Botana, pescadero divulgador conocido como "Capitán Agallas", de Pescaderías Coruñesas; y Miguel Angel Lurueña, divulgador científico autor de Gominolas de Petróleo. Esta segunda jornada estará moderada por Alex Rodríguez, secretario del Consejo Consultivo de Flota de Larga Distancia. 🌊

Aquafuture Spain cuenta con más de 210 expositores

Aquafuture Spain presenta el programa de las Jornadas Técnicas que constan de 7 mesas redondas y 25 presentaciones en las que participarán más de 60 ponentes internacionales. Aquafuture Spain a través de su director Juan Lijó, ha presentado el programa de conferencias y presentaciones que tendrán lugar el martes 20 y miércoles 21 de mayo en el recinto ferial IFEVI – Vigo.

El III Salón Internacional del Sector Acuícola, se celebrará del 20 al 22 de mayo de 2025 en el recinto ferial IFEVI de Vigo, se han supera ya los 210 expositores llegados de 27 países, destacando una gran delegación de China y países emergentes como Arabia Saudí o Egipto, lo que supone un 40% más de participación que en la edición anterior y un crecimiento del 35 % en expositores internacionales.

La Sala de Conferencias "Zona Franca de Vigo" acogerá siete mesas redondas, aunque todavía no se han asignado día y hora de cada una de ellas, los temas que se abordarán será:

-Implementación de la CSRD en la industria acuícola abordando retos y oportunidades que supone la implementación de la nueva Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad (CSRD) en el sector acuícola: Tecnología e inteligencia artificial aplicada a la comercialización y producción.

-Aplicaciones prácticas de la inteligencia artificial (IA) y otras tecnologías en la acuicultura, como la optimización de los procesos de producción.

Aumentar la producción para una acuicultura global sostenible. Se expondrán diferentes estrategias para aumentar la capacidad productiva de la acuicultura de manera sostenible y eficiente. Innovación circular en la acuicultura. En la que se debatirá sobre la integración de la economía circular en el sector acuícola con la finalidad de minimizar residuos, aprovechar subproductos...Se discutirán iniciativas que transformen los modelos de negocio acuícolas hacia una mayor sostenibilidad y rentabilidad,

mediante la reutilización y el reciclaje de recursos. Tendencias alimentarias futuras. Se intentará identificar las tendencias emergentes en el consumo y preferencias alimentarias que afectan a los productos acuícolas. Se hablará sobre cambios en las demandas de los consumidores, oportunidades en mercados internacionales y estrategias para posicionar los productos acuícolas como opciones sostenibles, saludables y de alta calidad.

Proteínas alternativas

Se hablará sobre el desarrollo de fuentes alternativas de proteínas en la acuicultura y sobre avances en nuevos ingredientes como proteínas basadas en insectos, algas o residuos de procesos agroindustriales, poniendo énfasis en su papel en la sostenibilidad y la reducción de la dependencia de harina de pescado. Por último, en Internacionalización en el sector acuícola se debatirá sobre las estrategias y herramientas para que las empresas, organizaciones e instituciones acuícolas se expandan en mercados internacionales. Se identificarán barreras comerciales, oportunidades en mercados emergentes y cómo llevar a cabo alianzas y colaboraciones que impulsen la competitividad del sector acuícola a nivel global. A partir de ahora se trabajará en la selección de Ponentes y se asignarán horarios para completar el programa. Cada mesa redonda tendrá una duración de hora y media, en cada una ellas participará un moderador y cuatro ponentes, y se finalizará con la participación del público asistente. Todas las mesas redondas contarán con traducción simultánea Inglés/Castellano. Las Jornadas Técnicas de Aquafuture Spain se completarán con dos Salas de Presentaciones, donde parte de los expositores realizan charlas comerciales y presentaciones de proyectos y estudios. La Sala "Deputación de Pontevedra" y la "Sala Concello de Vigo" ya han sido reservadas por empresas como Grupo Eurored, Sulzer, Biomar, Morenot, Ciimar, Flatlantic, Irta, Hipra, Lakse Systemers o el CIM – Uvigo. 



Un buen número de empresas españolas y extranjeras toman parte en Aquafuture Spain de Vigo

mediante la reutilización y el reciclaje de recursos. Tendencias alimentarias futuras. Se intentará identificar las tendencias emergentes en el consumo y preferencias alimentarias que afectan a los productos acuícolas. Se hablará sobre cambios en las demandas de los consumidores, oportunidades en mercados internacionales y estrategias para posicionar los productos acuícolas como opciones sostenibles, saludables y de alta calidad.

La industria pesquera llena de creatividad el Salón del Gourmets

Pesca España, la asociación que agrupa a las principales organizaciones de productores pesqueros del país, ha participado en la 38ª edición de Salón Gourmets con una propuesta innovadora y llena de sabor. Bajo su iniciativa "Grandes Desconocidos", la asociación ha puesto en valor especies menos populares pero con un enorme potencial gastronómico.

Por tercer año consecutivo, Pesca España formó parte de esta prestigiosa cita gastronómica, un punto de encuentro clave para profesionales del sector a nivel nacional e internacional. En esta edición, la asociación volvió a estar presente en el espacio gastronómico del stand del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

Descubriendo los desconocidos

En esta edición de Grandes Desconocidos, Pesca España quiso poner el foco en especies que,

pese a su calidad y versatilidad, siguen sin despertar excesivo interés para muchos consumidores.

El equipo de Ángel León, el "chef del mar", del restaurante Aponiente, conquistó a los asistentes con creativas elaboraciones donde el sabor fue el protagonista. A través de nuevas formas de preparación, demostró que los productos del mar ofrecen una infinidad de posibilidades en la cocina. La tintorera, el jurel y el pulpo fueron los protagonistas, demostrando su enorme potencial en la gastronomía:

- La tintorera de Burela (OPP-7), de carne jugosa y un sabor marcado, poco habitual en las cocinas pero con grandes posibilidades culinarias ha sido preparado como un lomo embuchado, continuando con la tradición de embutidos del mar con la que siempre sorprende Ángel León.

- El jurel de Santa Pola, un pescado azul con un sabor potente y una textura firme, muy presente en nuestras costas se ha presen-



ANFACO contó con un stans promocionando a sus em

tado con un pil pil de bilbaína. Un plato muy visual y con el que se ha ensalzado la versatilidad de esta especie.

- El pulpo cabezudo, clásico de la cocina española, fue una auténtica sorpresa por su preparación, en forma de torta de aceite de Inés Rosales. Puro espectáculo

OPROMAR.

La Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín (OPROMAR) volvió a su cita anual con el Salón Gourmets, consolidando su presencia en uno de los eventos gastronómicos más importantes del país, en el espacio de Alimentos de España (Pabellón 7 - Zona A, Número 05), en la 38ª edición del certamen madrileño.

Fiel a este encuentro, que en los últimos años le ha permitido visibilizar la calidad de sus productos, acercar el mar a la cocina del día a día y conectar con nuevos públicos, OPROMAR presentó este año su proyecto "Cocina de casa, cocina de mar", una propuesta para inspirar una alimentación más saludable, sostenible y sabrosa.



resas de transformación



OPROMAR presentó elaboraciones fáciles sin perder un ápice de sus cualidades.

La jornada contó con la intervención del gerente de OPROMAR, Juan Carlos Martín Fragueiro, y un showcooking en directo a cargo de la chef e influencer Ada Parellada, figura destacada de la gastronomía sostenible en España. Durante la sesión, Parellada elaboró tres recetas

que trasladaron el sabor del mar a la cocina de cada día: “Gallo a la Mediterrània”, “Suquet de caballa” y “Merluza en salsa verde”, todas ellas pensadas para una elaboración fácil, sin perder un ápice de sus cualidades nutritivas y llenas de tradición.

Con esta propuesta, OPROMAR busca romper el mito de que el pescado es complejo o exclusivo de ocasiones especiales, reivindicando su lugar en una alimentación cotidiana, equilibrada y arraigada en nuestra cultura gastronómica.



La presencia gastronómica gallega fue notable.

ANFACO

ANFACO-CECOPECA participó un año más en el Salón Gourmets, la feria internacional de alimentación y bebidas de calidad, en IFEMA Madrid, para promover el valor gastronómico, cultural y nutricional de las conservas de pescado y marisco, así como de los transformados de la pesca y acuicultura a través de distintas actividades abiertas al público profesional. Entre las actividades destacadas, en el marco del Día de la Cocina Atlántica y en colaboración con la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, tuvo lugar el showcooking “Galicia Sabe Amar: Cata la lata”, de la mano del chef Flavio Morganti (Domenica Ostería, Ourense), acompañado de vinos de la DO Rías Baixas en el Aula de Galicia ubicada en el stand 6F10-3. Una experiencia donde las conservas de pescado y marisco fue el auténtico protagonista.

Ese mismo día, y siguiendo con la puesta en valor de la Cocina Atlántica ANFACO-CECOPECA colaboró en la experiencia sensorial “Cata la lata & tomate un vino. Armonías con sabor a mar”, protagonizada por el chef Álvaro Villasante (Restaurante Paprica, Lugo) y organizada también junto con la Consellería do Mar, una propuesta desenfadada y creativa en la que se fusionan la tradición conservera y la cocina contemporánea con los aromas del Atlántico, en perfecta armonía con los vinos de la DO Valdeorras. Esta actividad puso en valor el potencial gastronómico de las conservas y su papel clave en la cocina actual, la sostenibilidad y el consumo consciente. Además, ANFACO-CECOPECA, en el espacio gastronómico de Alimentos de España del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, organizó el taller participativo “Llena tu mesa de mar. Desmontando mitos sobre las conservas”, una actividad amena y divulgativa en la que los asistentes podrán poner a prueba sus conocimientos, descubrir curiosidades y degustar conservas de pescado y marisco, todo ello con un enfoque educativo y cercano que busca romper estigmas en torno a estos productos tan versátiles e imprescindibles en cualquier despensa.

OPPAO Ondarroa

La Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa (OPPAO) participó en la 38ª Edición de Salón Gourmets, con una cuidada selección de sus productos estrella, fruto de una pesca responsable y sostenible en aguas del Atlántico: rape, caballa, merluza, raya, jurel, lirio, gallo y pota. Estas especies, capturadas por la ota de altura con base en el puerto de Ondarroa, representan la riqueza y la diversidad de los mares que nutren la gastronomía del norte. Con esta presencia, OPPAO reforzó su compromiso con la calidad del producto, el respeto al medio marino y la valorización del trabajo del sector pesquero.

El objetivo: acercar al público profesional y general el sabor auténtico del mar, con una materia prima de excelencia que es pilar de la cocina tradicional vasca y que gana cada vez más protagonismo en la alta gastronomía. Durante la feria, OPPAO ofreció degustaciones con las especies que captura, con el fin de mostrar la versatilidad culinaria de estas especies y fomentar su consumo entre los asistentes. Además, la organización aprovecha esta plataforma internacional para establecer nuevas sinergias comerciales y dar visibilidad al esfuerzo diario de los pescadores que garantizan un producto fresco, sabroso y sostenible.

La plataforma online que ha desarrollado la organización, ofrece a los consumidores una experiencia de compra fácil, rápida y segura, con la garantía de estar adquiriendo pescado fresco de calidad profesional, directamente de la lonja de Ondarroa. Gracias a un sistema logístico eficiente, el producto se envía en menos de 48 horas desde su captura, manteniendo intactas sus propiedades, sabor y textura. Con solo unos clics, cualquier hogar de España puede disfrutar de la frescura del mar Cantábrico porque detrás de cada pedido hay un trabajo artesanal, sostenible y comprometido con la salud y el bienestar del consumidor.

Premios para Burela con su merluza

También se celebró en el Salón Gourmets de Madrid el «Merluza del Pincho Challenge by Xunta de Galicia do Mar» para elegir la mejor receta de España de merluza de pincho con piezas de Merluza D& Burela.

Merluza D& Burela cerró la jornada de actividades en el Salón Gourmets siendo protagonista del «Merluza del Pincho Challenge, by Xunta de Galicia do Mar», que congregó a chefs de toda España.

Cada uno de los 6 finalistas contó con una merluza que tuvieron que limpiar y utilizar para elaborar en 45 minutos una receta de creación propia. El resto de los ingredientes eran de libre elección, aunque al menos dos de ellos debían ser productos avalados con el sello de Calidad Diferenciada de Galicia.

El jurado profesional lo tuvo difícil para decidir entre propuestas que destacaron por el sabor, la originalidad, la técnica, la presentación y, por supuesto, por dar todo el protagonismo a la calidad, sabor y frescura de la Merluza de Pincho.

Adrián García de Moonlight Experimental Bar (Zaragoza) y su receta de "Merluza de Pincho en salmuera cocida a baja temperatura", con esferas de grelos y Faba de Lourenzá, se proclamó ganador del certamen. El segundo premio fue para Ignacio Garbayo (Kitchen Club, Madrid) y el tercero para Yaiza Ortiz (Maraki Gastrobar, Nájera, La Rioja).



Mikel Ortiz atiende una visita.



La OPPAO de Ondarroa mostró una cuidada selección de sus productos estrella.



Paula Monreal y Hung-Fai sorprendieron con recetas innovadoras e irrepetibles.

Noruega nos trasladó a sus costas con sus experiencias sensoriales

Noruega desembarcó en el Salón Gourmets con una experiencia sensorial que transportó a los asistentes a sus majestuosas costas, mostrando auténticas joyas del mar, aderezadas con toques musicales a modo de “sinfonía del mar”.

Paula Monreal y Hung-Fai sorprendieron con recetas innovadoras e irrepetibles con los mejores pescados y mariscos de Noruega

El stand de Mar de Noruega acogió un showcooking exclusivo de dos embajadoras de marca de Mar de Noruega irrepetibles, el chef Hung-Fai y la influencer gastronómica Paula Monreal,

con productos tan apreciados como el salmón, el bacalao salvaje de temporada Skrei, y algunos de los más deliciosos crustáceos. Y es que, si existe un paraíso del pescado y el marisco, ese es Noruega. Sus frías y puras aguas dan vida a algunas de las especies más codiciadas del mundo, reconocidas por su calidad excepcional y su inigualable sabor. Los productos del Mar de Noruega han atraído todas las miradas en el Sa-

lón Gourmets de Madrid, con algunas de las mejores recetas del momento y la exquisita materia prima del Ártico como protagonista de excepción.

El chef Iñigo Urrechu “bordó” algunas de las mejores recetas con productos del Mar de Noruega

Noruega desembarcaba en el Salón Gourmets con una experiencia sensorial que transportó a los asistentes a sus majestuosas costas, mostrando auténticas joyas del mar, aderezadas con toques musicales a modo de “sinfonía del mar”.



El pabellón de Noruega estuvo aborrotado en la celebración del evento.

El reconocido chef Iñigo Urrechu, imagen de producto del Consejo de Productos del Mar de Noruega en España, convirtió estos tesoros en auténticas obras maestras culinarias:

-Salmón de Noruega, la perfección de la naturaleza. Criado en los fiordos más puros y alimentado por aguas frías y ricas en nutrientes, su carne jugosa y su sabor equilibrado lo convierten en un imprescindible de la alta cocina.

-Skrei, el rey de los bacalaos. Tras recorrer más de 1.000 km desde el Mar de Barents, este bacalao salvaje desarrolla una textura firme y unas lascas tersas que lo convierten en el más gourmet del mercado. Disponible solo de enero a abril, es un auténtico manjar.

-Bacalao. El bacalao de cultivo del Mar de Noruega destaca por su tex-

tura tierna y uniforme y un sabor suave y delicado. A diferencia del Skrei, está disponible todo el año, garantizando calidad sin depender de la estacionalidad. Criado en aguas, su versatilidad lo convierte en un imprescindible en nuestra gastronomía.

-Crustáceos. Desde el Cangrejo Rojo de las Nieves hasta el Cangrejo Real, pasando por el Buey de Mar, cada especie cuenta su propia historia y aporta un sabor único a la mesa. El marisco más exquisito del Ártico brilló con luz propia.

El Día de Noruega permitió disfrutar de viaje único para conocer la historia de cada producto, cada familia de pescadores que generación tras generación han heredado el arte de la pesca en el Mar de Noruega, un hábitat complicado para la vida humana pero perfecta para la vida marina, y los mejores consejos para po-

der hacer magia en la cocina con el prestigioso chef, Iñigo Urrechu, quien elaboró los siguientes platos: “Nigiri de Salmón Ahumado Noruego, su crema y cebolleta trufada”; “Briochito de Salmón Noruego con guacamole”; “Lingote de Salmón Noruego en costra de pan con Gnocchis a la crema”; “Skrei confitado, pil-pil de zanahoria y langostinos”; “Skrei asado con sofrito de tomates enanos y salsa de yogurt”; “Quiche Lorraine de Cangrejo de las nieves y Buey de mar”; y “Ensalada de Cangrejo Real en rulo y mahonesa de Salmón Noruego”; “Moldes de Bacalao Noruego ajoarriero con crema de patata”; y “Crema de Bacalao Noruego con burrata, fritura y aguacate parrilla”.

Esta jornada gastronómica, presentada por la periodista Marta Solano, contó con la presencia del director del Consejo de Productos del Mar de Noruega en España Tore Holvik.

Desempeñan un papel positivo respecto de las pesquerías locales y la conservación de la biodiversidad

Los efectos de desborde en las áreas marinas protegidas

La Estrategia de Biodiversidad de la Unión Europea señalaba para 2023 el objetivo de conseguir que al menos el 30% de las aguas comunitarias estuviera legalmente considerado como áreas marinas protegidas (AMPs) al considerar que era una herramienta clave para la conservación de la biodiversidad y la gestión de las pesquerías. Ahora en un reciente estudio patrocinado por la Comisión Europea se hace la primera aproximación sistemática al posible efecto de desborde (spillover) de esas AMPs respecto de las pesquerías locales.

Texto: Juan Carlos Barros

Hay cinco características que marcan la importancia de las AMPs como factores de incidencia respecto de la pesca extractiva local y son: la antigüedad, el contexto, los hábitats, el estatus de red y el nivel de protección.

El contexto local de una AMP (como por ejemplo que sean las aguas de una isla o de un estuario) es la que más contribuye de todas las variables que intervienen en el efecto de propagación, mientras los hábitats son los que presentan la menor contribución a ese resultado. La combinación de tres variables (antigüedad, contexto y formar parte de una red con otras AMPs) es capaz de predecir la presencia o ausencia de efectos, en especial en los casos donde representan un objetivo de la AMP. Además el estudio confirma que la movilidad de las especies y las estrategias de reproducción son también factores importantes para explicar esos efectos.

Los quince casos concretos que fueron objeto de estudio, repartidos entre el Mar Báltico, Mar del Norte, en las aguas occidentales europeas del Océano Atlántico y en las regiones ultraperiféricas demostraron que las AMPs pueden proporcionar un efecto

de desborde mayor tomando como base las especies y que ese efecto se toma un tiempo relativamente largo para adquirir mayor relevancia en cuanto a que pueda afectar a las pesquerías.

De cualquiera de las maneras lo que sí se comprobó fue que los efectos de desborde fomentan la recuperación biológica y constituyen una herramienta importante para la conservación de la pesca. Hay que tener en cuenta que las AMPs están diseñadas para estimular la biodiversidad en su área de influencia y se ha verificado su beneficio para la pesca extractiva por medio de un aumento de la producción de huevos y larvas así como por la movilidad de peces juveniles y adultos. No obstante a pesar de esas evidencias del efecto sobre la abundancia de biomasa, su capacidad para apoyar la política de conservación de la pesca en las aguas adyacentes sigue siendo objeto de debate. Por lo que se refiere a los efectos de desborde ecológicos y pesqueros, estos se pudieron constatar en un 83% de los casos estudiados, que en un 64% de ellos fueron relevantes respecto de la pesca comercial y en un 8,5% no; mientras que alrededor del 27% se mostraron irrelevantes tanto para las especies comerciales como

Los factores determinantes son antigüedad, contexto, hábitats, conexión en red y nivel de protección

para las que no lo eran. En cuanto a la selección de los casos concretos que fueron objeto del estudio hay que señalar que se hizo teniendo en cuenta la base geográfica así como por la disponibilidad de datos, los cuales no obstante diferían en cuanto al tipo de especies incluidas, bien fueran de peces, crustáceos o moluscos bivalvos. En aguas españolas la selección recayó en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas en Galicia y en el Área Marina Protegida de Lanzarote en las Islas Canarias.

De los quince casos estudiados, tres demostraron que las AMPs llevaban efectivamente a un aumento del efecto desborde y en cinco se mostró el potencial que tenían. En varios se vio la necesidad de una validación empírica y en algunos se concluyó que tales efectos se basaron en un aumento del in-

Si se protegieran los hábitats apropiados que acogen los stocks de pesca explotables habría beneficios para las pesquerías limítrofes

dicador de Captura por Unidad de Esfuerzo, independientemente de si el aumento se intensificó en el tiempo o si fue por proximidad a la AMP.

En Galicia las conclusiones fueron que la AMP carecía de restricciones en cuanto a la pesca comercial, y la remoción de la presión no fue suficiente para inducir cambios significativos en la comunidades de peces dentro de la AMP. De igual manera los efectos de desborde fuera de ella parecen haber sido importantes en cuanto que las poblaciones de peces deberán recobrase primero dentro de la zona protegida para que sea posible después para los individuos difundirse fuera de sus límites.

En Lanzarote, por su parte, hubo pruebas de los efectos de desborde tanto para las especies que actuaron como indicadores (*serranus atricauda* y *sparisoma cretense*) basados en el aumento de la biomasa y en la abundancia. Solo hubo una especie no considerada como indicador que mostró esos efectos y fue la *myxerperca fusca* en dos partes de la AMP pero 20 kms fuera de la zona que estaba completamente protegida.

En el estudio se encontraron algunos puntos en común entre ellos, como por ejemplo que un área sin capturas no es beneficiosa para todas las especies ni produce efectos de desborde para todas y es que la competencia interespecífica puede ocurrir en las áreas sin captura como se pudo



Corresponde a la Administración General del Estado elaborar, junto con las Comunidades Autónomas litorales la declaración y gestión de Áreas Marinas Protegidas

Los efectos de las AMPs se producen a largo plazo y son específicos por especie

comprobar en algunos casos. También la mayor presencia de depredadores puede afectar al éxito de las especies comerciales en áreas sin capturas. En algunos casos se observó temporalmente, pero fue menos pronunciado para la biomasa de ciertas especies, como ocurrió en el Área Marina Protegida de La Graciosa.

En general los casos particulares estudiados que mostraron mayor potencial de efecto de desborde fueron aquellos donde las medidas estaban en vigor durante un tiempo más largo, confirmando así que la antigüedad es un factor destacable en una AMP.

La mayoría de las partes interesadas estuvieron de acuerdo en que el cambio ecológico sucedía en los años posteriores a la implementación de la AMP e incluso se observaron aumentos en la abundancia, la complejidad del hábitat y en la biodiversidad funcional con un ran-

go más diverso de especies dentro de la zona que fuera de ella. Hubo casos notables en las capturas realizadas por pescadores tras que una AMP fuese establecida en varios de los casos estudiados, sin embargo las partes interesadas tienen distintas perspectivas acerca de si esos aumentos se debieron o no a la AMP.

El consenso entre los científicos y los oficiales gubernamentales es que el aumento de las capturas fue resultado de la AMP y consideraron que estas áreas si tienen un efecto ecológico positivo. Los pescadores, por su lado, pusieron el énfasis en que la AMP redujo el tamaño de las zonas de pesca y que por ello lo asociaban con consecuencias económicas negativas.

Las partes interesadas sintieron, finalmente, que sí se protegieran los hábitats apropiados que acogen los stocks de pesca explotables (por ejemplo las zonas de cría y alimentación) si que habría beneficios para las pesquerías limítrofes. Al contrario, esas mismas partes interesadas mantuvieron puntos de vista distintos respecto de la presencia o ausencia de efectos de desborde.



Un siglo de la tragedia del Cristina Rueda

Una de las frases más acertadas que se escuchan en la película “La isla del adiós” (Franklin J. Shaffner, 1977) es la que dice Thomas Hudson en boca de George C. Scott, el actor que lo interpreta: “El mar crea la vida y la extermina”. Estas líneas de introducción vienen a cuento de un suceso que ocurrió hace ahora un siglo y que conmovió a la opinión pública, especialmente a los marinos, el naufragio del buque “Cristina Rueda” en aguas próximas a la isla de Ré, en la costa francesa.

Texto: Alberto López Echevarrieta



El Cristina Rueda amarrado en el puerto de Barcelona.

Murieron diecinueve personas entre miembros de la tripulación y vecinos voluntarios franceses que acudieron presurosos a salvar vidas. El barco, matriculado en Bilbao, era un carguero con casco de hierro y una hé-

lice. Había salido del puerto de Painboeuf, cerca de Saint Nazaire, y su capitán, Marcelino Monasterio, de 35 años, esperaba llevar su carga al puerto de Pasajes. No pudo ser. Se lo impidió el fortísimo temporal que arreció al Atlántico y lo aplas-

tó contra los arrecifes de las inmediaciones de la isla.

UN BUQUE INGLÉS

El “Cristina Rueda” tenía entonces 53 años. Su construcción corrió a cargo de los astilleros Andrew Leslie



El Cristina Rueda en una de sus múltiples estancias en la ría de Bilbao.

& Co. de Hebburn, en el noroeste de Inglaterra, por encargo de la empresa Adamson & Co. Fue botado el 2 de diciembre de 1872 con el nombre de "Caradoc".

En un principio su destino fue indeciso, ya que cambió varias veces de titularidad hasta que en 1899 lo adquirió Angelo Parodi, de Venecia, y lo bautizó como "Citta de Venezia", nombre que lució durante poco tiempo, ya que al año siguiente lo compró la Cía. Sevillana de Navegación a Vapor y lo rebautizó como "Sevilla".

Su última denominación, "Cristina Rueda", se lo puso Dionisio Rueda, de Gijón, cuando lo compró en 1916. Cuatro años más tarde, el carguero pasó a ser propiedad de J. Garrigós e Hijos, también empresa asturiana. Otros tantos años des-

El carguero bilbaíno sucumbió a un temporal en la isla de Ré

pués, en 1924, el buque acaba en manos de Antonio Menchaca, de Bilbao.

Con un registro bruto de 1.335 toneladas y neto de 753, el buque estaba acostumbrado a cubrir trayectos diversos por el Mediterráneo cuando dependía de Sevilla, si bien cambió de ruta en su etapa asturiana, principalmente llevando carbón a Barcelona.

Su chimenea, negra y con una franja roja en la que se distinguían en el centro las letras CS—restos de su eta-

pa como Compañía Sevillana-, llegó a ser conocida también en los puertos de la costa francesa del Atlántico.

LOS ARRECIFES DE LA ISLA RÉ

La costa atlántica francesa se caracteriza por una zona de dunas arenosas y más al norte por los dos profundos estuarios del Loira y del Garona en los que se hallan bien protegidos los puertos de Burdeos y Nantes. A medida que se avanza hacia la península bretona, las costas se diversifican con la presencia de algunas islas, de acantilados y de antiguos golfos cegados, alcanzando su máxima articulación en la parte meridional de Bretaña con promontorios y profundas bahías.



Faro de la isla de Ré ante el que ocurrió la tragedia del Cristina Rueda.

Las costas de esta península, acometidas por impetuosos vientos que agitan constantemente el mar por fuertes corrientes marinas y por mareas que se hallan entre las más amplias del mundo, son a menudo azotadas por tempestades violentas. Unode los puntos más conflictivos navegablemente hablando lo encontramos en la isla de Ré, a nueve kilómetros del puerto de La Rochelle, casi a mitad de camino entre Nantes y Burdeos. Sus habitantes han tenido siempre fama por sus explotaciones de sal y sus viñedos. Tanto las playas como el ambiente que hay en las callejuelas de la parte vieja son hoy muy apreciadas por los turistas.

Dada su posición geográfica, la isla ha sido muy codiciada por vikingos

Murieron 14 personas de la tripulación

e ingleses, de forma que sus murallas no extrañan a ningún forastero a poco que incida en la apasionante historia de este enclave rodeado de arrecifes que parecen protegerlo. Pero no todo es arena en sus costas, ya que algunas partes de las mismas se caracterizan por acantilados y escarpaduras muy pronunciadas, con una altura de entre los 60 y 100 metros, de un material calcáreo que ofrece poca resistencia a la erosión de los agentes atmosféricos. Estos son especialmente activos en esta zona costera, hasta el punto de que la línea del litoral retrocede continuamente, dan-

do origen a grutas, arcadas y, por último, a farallones que se yerguen incluso lejos de la costa, lo que hace peligrosa la navegación. Las costas de la isla de Ré, señalizadas por los faros de St. Martin, Balleneros, Ballenas, Chanchardon y Chanveau, han sido siempre muy arriesgadas, sobre todo cuando arrecian los temporales del Atlántico que te empujan hacia esos bancos rocosos que tantas desgracias han causado.

LA TRAGEDIA

En la tarde del domingo 22 de febrero de 1925, Marcelino Monasterio, el capitán del buque, dio la orden de levar anclas en el puerto de Painboeuf, cerca de Saint Na-

También se ahogaron 5 voluntarios que acudieron en ayuda del buque siniestrado

zaire, en la región del Loira, y poner rumbo a Pasajes donde tenía que hacer entrega del cargamento que llevaba: 1.850 toneladas de superfosfato. Los diecinueve miembros de la tripulación se pusieron manos a la obra.

Acostumbrados a vaticinar el tiempo meteorológico por la situación de las nubes era claro que la travesía iba a ser movida, como efectivamente lo fue. La mañana del lunes fue terrible. Sobre las ocho de la tarde, un golpe de mar gruesa le arrancó el timón cuando el buque doblaba el Faro de las Ballenas. A partir de ese momento fue dando tumbos y sin gobierno por la costa sur de la isla. Sobrepasó el Punto de Grignon y, ya en la noche del 23 al 24, cayó en la red de arrecifes de La Couarde, frente al faro de Chanchardon.

La tripulación del "Cristina Rueda", convencida ya de que el buque tenía las horas contadas, pensó en su salvación. Pero, ¿cómo llevarla a cabo con aquel temporal? Trató de abandonar la nave en dos lanchas salvavidas. Se lanzó el primer bote con tan mala fortuna que zozobró inmediatamente llevándose a uno de sus ocupantes. Su compañero de embarcación fue arrastrado por las olas hasta la playa de le Bois. A duras penas consiguió llegar a la aldea inmediata y dar la alarma.

A partir de ese momento se improvisaron equipos de salvamento. Las estaciones de La Pallice, La Rochelle y Ballenas, en el extremo opuesto de la isla, se pusieron en movimiento. En La Pallice se habilitó una barca que pron-



Una inscripción recuerda que el ancla inmediata perteneció al Cristina Rueda.

to se vería imposibilitada para hacer frente al temporal. Tampoco fueron operativas las barcas a remos que intentaron salir de Ballenas.

IMPOSIBLE RESCATE

En el naufragio tuvo un gran protagonismo la "Commandant Viort", una lancha de salvamento a motor que partió de La Rochelle. Se lanzó a la mar con tan solo la mitad de su tripulación: Le Hecho, patrón; Tabourin, segundo

El buque se dirigía al puerto de Pasajes con una carga de superfosfato

patrón; Jaeger, mecánico y Tonerre, marinero-piloto. En el último momento se unieron Jules Barbot, Cado-ret, Joachim Uhel y Louis Le Pen.

La lancha llegó a las proximidades del "Cristina Rueda" a mediodía del día 24.

Trató de ponerse a un lado del barco siniestrado, pero fue alcanzada por una enorme ola que la hizo zozobrar en las rompientes. El temporal empujó a la embarcación hacia una playa cercana. En el recuento faltaban cinco personas que habían sido engullidas por las aguas.

La situación a bordo del "Cristina Rueda" era extrema: El capitán y cuatro hombres se arrojaron al agua, consiguiendo ganar tierra firme. Cuatro cuerpos más fueron arrastrados hasta la costa. Un marinero se encaramó a uno de los tres palos del buque y otros nueve, refugiados en la cabina, esperaron el momento final de sus vidas.

Surgieron nuevas operaciones de salvamento con cargo a voluntarios que acudieron a bordo de canoas y balle-neras redoblando sus esfuerzos para tratar de llegar hasta los naufragos. Todo intento de salvación, con abun-



Esquela aparecida en el diario "La Gaceta del Norte" en la que se incluyen los nombres de todas las víctimas de la tragedia.

dantes muestras de heroísmo, resultó en vano ante la violencia de las olas. El naufragio concluyó arrojando un triste balance.

HONRAS FÚNEBRES

A las 10 de la mañana del jueves 26 de febrero de 1925 se celebraron solemnes horas fúnebres en la parroquia de San Vicente Mártir de Abando, en Bilbao, por las almas de las víctimas que rodearon el naufragio del "Cristina Rueda". En medio de un sobrecogedor silencio se leyeron los nombres de los fallecidos, tanto del vapor bilbaíno como los tripulantes de la lancha de salvamento "Commandant Viort".

En la fracasada operación de rescate se dieron casos de auténtico heroísmo

Por el "Cristina Rueda": Don Gregorio Amézaga, primer oficial; don Claudio Oar-Arteta, primer maquinista; don Álvaro Fernández, segundo maquinista; don José Muñoz, don Antonio Turbió, don José López, don José Marelo, marineros; don Leandro Orbe, calderero; don Benito San Martín,

don Perfecto Sánchez y don Eugenio Agis, fogoneros; don José Bardiel, palero; don Matías Goti, camarero; y don José María Zubeldia, cocinero. Por la "Comandant-Viort": Mr. Amédé Tabourin, Mr. Alphonse Lopuis Jaeger, Mr. Jules Barbeau, Mr. Louis Le Pen y Mr. Johan Uhel.

Al día siguiente, la prensa bilbaína se hizo eco de la ceremonia en estos términos: "Con numerosa asistencia se celebraron solemnes honras fúnebres por el alma de los marinos que perecieron en el naufragio del vapor "Cristina Rueda" y los marinos franceses que perecieron también al intentar salvarlos".



Ancla original del buque siniestrado Cristina Rueda.

Otro tanto ocurrió en el país vecino: “La población de Port Louis en masa ha asistido al entierro de los heroicos marinos Johan Uhel y Louis Le Pen, pertenecientes al “dundee” pesquero “Gloire a Dieu” que, tripulando la canoa de salvamento “Commandant Viort” hallaron la muerte en cumplimiento del deber al intentar el salvamento de los náufragos del vapor español “Cristina Rueda”. El jefe de la Inscripción Marítima de Lorient, ayudante Guillaumat, pronunció un discurso ensalzando el proceder de los héroes marinos y transmitiendo a sus familiares el sentimiento de pésame de la población”.

La tragedia del carguero bilbaíno acompañó siempre a los supervivientes del naufragio: Marcelino Monasterio, capitán; Gregorio Arzade, contra maestre; Remigio Murgoitio, mayordomo; Nicolás Azcuna, mozo; y Ricardo López, palero.

EL NAUFRAGIO DEL BUQUE ESPAÑOL “CRISTINA RUEDA” EN LAS COSTAS DE BRETAÑA



Arriba: el capitán del «Cristina Rueda», Marcelino Monasterio, hospitalizado en Saint Martin de Re. Abajo: los cuatro marineros franceses Jeager, Utiei, Tabourin y Le Peu, que perecieron al intentar el salvamento de los náufragos españoles. En el gráfico: las costas bretonas y el lugar del siniestro.

Arabako Errioxa naiz

Eta nire etiketan
esanda dago dena.

Nire jatorriaz
hitz egiten duelako,
kalitate berdingabeaz,
esperientziaz, berrikuntzaz.

**Saltoki eta
jatetxeetan arretaz
begiratu etiketari;
Arabako Errioxa
jarri behar du.**



Soy Rioja Alavesa

Y mi etiqueta
lo dice todo.

Porque habla de mi origen,
de una calidad única,
de experiencia,
de innovación.

**Fíjate en comercios
y restaurantes
que en la etiqueta
ponga Rioja Alavesa.**



**EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO**

ELIKADURA, LANDA GARAPEN,
NEKAZARITZA ETA
ARRANTZA SAILA

DEPARTAMENTO DE ALIMENTACIÓN,
DESARROLLO RURAL,
AGRICULTURA Y PESCA