

Europa Azul

Revista de la Mar

JULIO-AGOSTO-SEPTIEMBRE

N.º207. 2025



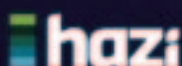


Ez da nahikoa itsaso eskuzabal bat izatea, ezta milurteko tradizio bat edukitzea ere. Zerbait gehiago behar da. Horregatik, Euskadin, kalitate goreneko Hegaluzeak, Antxoak eta Berdelak jatorri, freskotasun eta benekotasun zigilua dute.

No basta con un mar generoso, ni una tradición milenaria. Hace falta algo más. Por eso, en Euskadi el Bonito del Norte, la Antxoa y el Berdel de calidad superior, tienen un sello de origen, frescura y autenticidad.



Onenetan,
onena.
De lo bueno,
lo mejor.



EUSKO JAURLARITZA

ELKADURA, LURRA SARAFIN,
NEKAZARITZA ETA
ARRANTZAZA SAILA



GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTO DE ALIMENTACIÓN,
DESARROLLO RURAL,
AGRICULTURA Y PESCA



Alberto Echaluze

La pesca española ante sus grandes cinco batallas

El sector pesquero español atraviesa un momento decisivo. Agradece la disposición al diálogo mostrada por el comisario europeo de Océanos y Pesca, Costas Kadis, pero lo cierto es que la paciencia de los pescadores se agota. Los marineros no pueden vivir de promesas lejanas: necesitan respuestas inmediatas, medibles y aplicables a corto plazo, porque de ello depende la supervivencia de miles de familias y de comunidades enteras que viven del mar.

Las estrategias a largo plazo —el Pacto Europeo del Océano, la Visión 2040, la revisión de la Política Pesquera Común o las campañas de promoción de productos— son necesarias y marcan un horizonte de futuro. Pero mientras tanto, en el presente, las tripulaciones sufren las consecuencias de regulaciones que comprometen la rentabilidad de sus barcos. El tiempo apremia. Hoy, la pesca española plantea cinco frentes que concentran sus mayores preocupaciones.

El primero es el reglamento de cierre de zonas a artes de fondo en el Atlántico nororiental, que ha golpeado especialmente a la flota de palangre. En puertos como Burela, el descenso de capturas —un 32% menos por barco y casi un 39% de caída en los desembarcos en 2024— ha desatado un te-

rremoto económico que afecta a más de 1.600 familias. La paradoja es que el palangre, antaño considerado uno de los métodos más selectivos y sostenibles, hoy está incluido en las prohibiciones sin un criterio claro. El sector exige una revisión técnica urgente que lo excluya de estas limitaciones.

El segundo frente es el Mediterráneo occidental. Tras seis años de restricciones, cierres y sacrificios, los pescadores aseguran que los recursos muestran signos de recuperación. Sin embargo, una nueva reducción de días de pesca resultaría letal para su ya frágil viabilidad económica. Reclaman flexibilidad y medidas correctoras que reconozcan los esfuerzos realizados.

En tercer lugar, están los acuerdos de pesca con terceros países. La incertidumbre sobre futuras negociaciones con Angola, Kenia, Tanzania o Guinea Conakri preocupa seriamente. La imposición de un paro biológico unilateral por parte de Mauritania o la falta de solución para la flota cañera en Senegal son ejemplos de cómo decisiones externas, sin respaldo científico, pueden poner en jaque a toda una flota. El cuarto frente es el financiero. El sector defiende la creación de un fondo independiente y específico

para la pesca dentro del futuro Marco Financiero Plurianual (2028-2034). Se trata de un instrumento esencial para abordar los desafíos de descarbonización, modernización de la flota y mejora de las condiciones laborales. Sin recursos específicos, estas metas corren el riesgo de quedarse en papel mojado.

Finalmente, el quinto punto de fricción es el Reglamento de Control, cuya complejidad amenaza con ahogar en burocracia a armadores y tripulaciones. El sector reclama mayor simplicidad y, en particular, excepciones razonables en el margen de tolerancia para la flota atunera y una rápida designación de puertos autorizados en terceros países para el desembarco de cerqueros. Este es el panorama: cinco grandes batallas abiertas y un sector que pide menos discursos y más soluciones concretas.

La confianza en las instituciones europeas se mantiene viva, pero su margen de resistencia es limitado. Si la pesca española no encuentra respuestas rápidas y eficaces, no solo está en juego la continuidad de una actividad económica clave, sino también la cohesión social y cultural de decenas de comunidades costeras. Europa debe escuchar. Y, sobre todo, debe actuar.

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

Mikel Ortiz, director-gerente de la OPPAO de Ondarroa

Jornada Técnica 10 a 13

La Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa (OPPAO) celebró el pasado 15 de junio su "Jornada Obligación de Desembarque". El Tribunal General de la UE rechazó en junio de 2025 los recursos de España y otros contra las 87 vedas de pesca de fondo establecidas en el Atlántico, confirmando su legalidad. El Gobierno español, con apoyo del sector, ha presentado un recurso de casación.

Encuentro de los Mares

El VII Encuentro de los Mares enfatizó la importancia de la sal en los océanos y la gastronomía y su rol como vínculo entre el ser humano y el mar.

Europa 24 a 26

Europa y parlamentarios comienzan a elaborar una estrategia contra el recorte del FEMPA

Galicia 28 a 31

El comisario Kadis y la secretaria general de Pesca, junto con diferentes sectores han mantenido sendas reuniones para abordar los principales desafíos y oportunidades

Cantabria 32 y 33

La comunidad cántabra pide más comunicación, coherencia normativa y apoyo a la flota artesanal

Sectores pesqueros 34 y 35

El futuro del palangre de superficie

Tecnología 36 y 37

Drones, inteligencia artificial y reciclaje satelital

Astilleros 38 a 42

Los astilleros afrontan la transición energética y tratan de superar la presión de EE. UU

Navalia Meeting 2025 44 y 45

Cádiz será epicentro de la economía azul y de la industria naval

Conxemar 46 a 50

La Feria Conxemar será el encuentro de referencia en el sector de Productos del Mar y Productos Congelados.

10 a 13

Sectores pesqueros

La OPP de Burela respalda el recurso del Gobierno español contra las vedas de Bruselas

La Organización de Productores Pesqueros de Burela ha apoyado al Gobierno español en su decisión de apelar a la sentencia del Tribunal General de la Unión Europea del 11 de junio pasado mediante la que desestimó los argumentos de los recursos presentados por el Reino de España y la OPP Burela, con la Xunta como coadyuvante. El fallo rechazó la alegación de España y su sector sobre la desproporción de la decisión adoptada por Bruselas, dado que «aplica una única metodología

para todos los artes de pesca, sin tener en cuenta su impacto real y diferenciado» porque se aplicó el modelo del arrastre a todas las de fondo. Tampoco se hicieron estudios de impacto socioeconómico que tendría cada segmento de flota de procederse —como se procedió— a los cierres. Hoy ese perjuicio, más que medido está comprobado, pues cada barco ha perdido una media del 32 % de sus capturas de merluza del pincho, según cálculos de la OPP Burela.

14 a 23

Ciencia

El VII Encuentro de los Mares habla de sal, ciencia y gastronomía unidos por la sostenibilidad

Tenerife albergó la séptima edición del Encuentro de los Mares, un congreso que, con el lema "Sal, ciencia y vida", reunió a cocineros de renombre, investigadores y representantes del sector pesquero para abordar el papel clave de la sal y avanzar hacia la recuperación de la biodiversidad marina. En el plano científico, participaron expertos de prestigio internacional como Carlos Duarte, que disertó sobre el futuro de los océanos; Xabier Irigoien, especialista en ecosistemas mesopelágicos; y Aránzazu Aparicio, experta en nutrición, compartiendo investigaciones sobre el mar y la sal como eje cultural y ambiental.

Maritime Blue Growth 51

La 2ª edición de Maritime Blue Growth se celebrará en Cádiz del 11 al 13 de noviembre

Feindef 52 a 55

La cuarta edición de Feindef se convirtió en una cita estratégica en materia de seguridad, en Madrid.

Aquafuture Spain 60 y 61

Crece un 50 % en expositores y triplica en visitantes

Opinión 62 y 63

La pesca en aguas lejanas. Estudio sobre las pesquerías europeas

Tecnología 64 y 65

Covis, innovación y tradición

Reportaje 67 a 71

SS Dronning Maud, uno de los grandes hitos de la Marina Noruega

Sectores pesqueros

Europa y parlamentarios comienzan a elaborar sus estrategias contra el recorte del FEMPA

La propuesta presupuestaria de la Comisión Europea para 2028-2034, que reduciría el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA/EMFAF) en un 67%, ha generado reacciones de preocupación en varios Estados miembros. La combinación de recortes parciales y desvío de financiamiento hacia fondos más amplios activa una reacción multidimensional en Europa. Así, Francia y Italia denuncian el riesgo de invisibilización del sector. Por su parte, Irlanda se moviliza para defender partidas específicas. Grecia, en plena crisis de confianza, exige mayor riguroso manejo de cada euro comunitario. objetivos prioritarios y definiendo las competencias y el marco financiero.



Astilleros

La industria naval española encara 2025 con pedidos verdes y diversificación hacia nuevos sectores

La industria naval española se mantiene activa en 2025, con pedidos que reflejan abordar la transición energética: barcos híbridos, ferris de gas, pesqueros ecológicos y offshore, así como otros para el ámbito de la defensa y se-

guridad: patrulleras oceánicas para Guardia Civil y flotas de rescate. En cuanto al sector pesquero y comercial suman congeladores, bunkering o pesca pelágica sostenible. No obstante los astilleros afrontan la diversificación: hacia refitting, reparación y buques especializados offshore. De esta manera, los próximos meses serán clave para cerrar los ciclos de entrega y anunciar nuevos contratos, especialmente hacia flotas ecológicas y buques de alta tecnología.



Publicidad

G°V° Pesca	2
Orpagu	19
Coterena	25
Puerto de Bilbao	27
Protecnavi	31
Itsaskorda	33
Libro Javier Elorza	35
Oliveira	39
Marine Instruments	41
TVMAC	43
Grupo Emenasa	51
Industrias Ferri	53
Arrankoba	59
Co.Vis	64 y 65
Seafood From Norway	72



La pesca desempeña un papel esencial en las comunidades costeras de Canarias, no solo como fuente de empleo directo sino también como motor de actividades vinculadas como la comercialización, la hostelería y el turismo gastronómico.

Mikel Ortiz, director gerente de la Organización de Productores de Ondarroa

“Estamos rogando que nos dejen trabajar y no queremos subsidios”

En medio de un clima de incertidumbre y cansancio en el sector pesquero vasco, Mikel Ortiz, director gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Altura de Ondarroa (OPPAO), hace una radiografía cruda pero realista del presente y el futuro de la pesca en Euskadi. En esta entrevista, reflexiona sobre la pérdida de caladeros, los límites impuestos desde Bruselas, el esfuerzo en modernización y comercialización, y el desafío de mantener viva una actividad histórica frente a una regulación cada vez más asfixiante. La voz de Mikel Ortiz no es solo la de un gestor; es la de un sector que resiste, se transforma y clama por sentido común. La flota de Ondarroa no quiere privilegios: solo exige trabajar, innovar y ser reconocida como parte esencial de la alimentación sostenible del futuro.

Las principales organizaciones de la flota de altura española que opera en aguas comunitarias del Gran Sol han solicitado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) que reconsidere los cambios que entran en vigor desde el pasado 1 de septiembre en el Diario Electrónico de Abordo (DEA). La medida obliga a los barcos a declarar especies concretas en lugar de los códigos genéricos utilizados hasta ahora para peces como el gallo, el rape, los rubios o los salmonetes. Según el sector, este cambio es innecesario y muy difícil de aplicar en el mar, ya que las diferencias entre especies se determinan normalmente en tierra, tras la descarga, o directamente no son relevantes en el mercado. Las organizaciones alertan de que esta obligación sobrecarga el trabajo de las tripulaciones, ya de por sí exigente. Aumenta las dificultades para atraer relevo generacional a un sector que ya sufre falta de mano de obra. Perjudica la competitividad de la flota española, al exigirle más que a sus homólogas de Francia o Irlanda, que seguirán operando bajo la normativa comunitaria actual. Por ello, Mikel Ortiz, de la OPPAO de Ondarroa habla de las preocupaciones del sector.



Mikel Ortiz está preocupado por el recorte de los fondos FEM-PA que estaban encaminados a potenciar el sector pesquero de altura al fresco.

¿En qué situación se encuentra hoy la flota de altura de Ondarroa?

Vivimos una situación de agotamiento. En solo dos años, la reducción de la merluza del norte ha sido del 40%, y en total acumulamos una pérdida del 90%. A eso se le suman cuatro semanas de cierre por la sobreabundancia de delfines en la costa francesa y las restricciones por los 87 polígonos de ecosistemas marinos vulnerables, que han recortado aún más las zonas de pesca. Es un cúmulo de limitaciones continuas. Bruselas sigue su maquinaria, imponiendo obstáculos que hacen casi imposible ejercer nuestro derecho a pescar y consumir nuestras cuotas.

¿Se están utilizando las cuotas disponibles?

-No. Tenemos cuotas, pero no podemos consumirlas. Con límites absurdos como 1.500 kilos por marea de jurel o 3.000 kilos por día de caballa, estamos luchando cada día solo para poder trabajar. No estamos pidiendo más de lo que nos corresponde; solo queremos pescar lo que se nos ha asignado. Pero es como estar mendigando: ¿Usted se imagina a cualquier profesional rogando cada día al ministerio que le dejen trabajar? Pues eso hacemos nosotros.

¿Qué papel juega el Gobierno central?

-Muchas decisiones vienen de Bruselas, sí, pero la Secretaría de Pesca en Madrid tampoco ayuda. No es ágil. Por ejemplo, llevamos cuatro años con ocho millones de kilos de caballa sin consumir en la zona 8C. Pedimos poder transferir ese pescado a zonas costeras frente a Francia, pero la respuesta siempre es la misma: "Lo vemos bien, pero no sabemos cuándo ni cómo". Es una cuestión de voluntad política y de agilizar trámites jurídicos.

«Con cuotas inutilizables, cierres por delfines, altos costes y restricciones europeas, el sector vive una situación crítica que amenaza su continuidad y desanima el relevo generacional»



Leandro Azkue, Maitane Leizaola, Ixone Soroa y Mikel Ortiz, en la última feria Seafood de Barcelona

¿Cómo está el ánimo de los armadores?

-Muy tocado. Hay resignación. En todas las reuniones aparece la palabra "desguace". Se habla más de compensaciones que de futuro. Suben los costes, como el gasóleo, y al mismo tiempo nos impiden pescar. Es lógico que pidamos ayudas, pero lo que realmente queremos es trabajar, no ser subsidiados.

¿Qué se está haciendo en comercialización?

-Muchísimo. Siempre fuimos buenos pescando, pero malos vendiendo. Ahora entendemos que sin consumidores no hay futuro. El consumo de pescado ha caído un 30% en 15 años en España. Tenemos que seducir al público, y para eso estamos en ferias, comunicando y mostrando producto.

¿Cómo funciona vuestra tienda online?

-Cumple tres años en noviembre. La

acogida ha sido buena. Vendemos directamente al consumidor final. Es un canal útil para familias que no tienen tiempo de ir a la pescadería. A veces el envío cuesta más que el pescado, pero la gente valora la comodidad y la calidad.

¿Y la nueva lonja?

-Es una infraestructura clave: 8.000 metros cuadrados cubiertos, toda la exposición del pescado en un solo lugar. Es moderna, atractiva, y ha impresionado a mayoristas de fuera. Con nuestra plataforma online, cualquier comprador puede pujar en tiempo real, aunque no esté en Hondarribia.

¿Qué novedades hay con el proyecto POSA?

-Estamos en pleno cambio. Queremos cerrar el círculo: tenemos el pescado, los barcos, la lonja... ahora queremos tener la planta de elaboración. Pen-

samos en platos preparados de calidad, termosellados, como una merluza en salsa verde lista para microondas. Es la respuesta a un consumidor que no tiene tiempo pero sí exige calidad.

¿Cómo está el relevo generacional en el sector?

-Estamos mejorando. Tenemos jóvenes patrones que están cogiendo el testigo de armadores históricos. También buscamos acuerdos con países como Senegal e Indonesia para traer marineros cualificados. Es fundamental que puedan ejercer como oficiales en nuestros barcos.

¿Qué repercusión ha tenido la parada por los delfines?

-Un desastre. Perdimos cinco euros por cada euro y medio que nos compensaron. Y lo más grave es que hay sobreabundancia de delfines, lo constatan todos nuestros armadores. Es paradójico: mientras nos impiden faenar para proteger a una especie que abunda más que nunca, el pescado sigue llegando de Asia. Ya dependemos en un 70% de pescado de fuera. ¿Queremos seguir así?

¿Se puede avanzar en sostenibilidad sin apoyo real?

-Queremos descarbonizar, pero la legislación europea no lo permite. No puedes ampliar el barco para meter depósitos de gas o hidrógeno. Es técnicamente inviable. Solo podemos hacer pequeños ajustes, simbólicos. Pero sin barcos adaptados, no hay transición posible.

El Pacto Europeo por los Océanos si reconoce como sector esencial.

-El documento impulsado por la Comisión Europea pretende marcar el rumbo estratégico de la política marítima comunitaria en los próximos

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



Para Mikel Ortiz, las importaciones condicionan la rentabilidad de la flota de Ondarroa

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

años. He participado en el Consejo del Market Advisory Council (MAC) celebrado en Bruselas, donde he compartido impresiones con representantes de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca (DG MARE), así como con agentes económicos y sociales de toda Europa. Es positivo que el Pacto reconozca a la pesca como un sector esencial para garantizar la soberanía y la se-

guridad alimentaria de Europa. “En un contexto de creciente población y crisis de suministros, es clave asegurar el acceso a proteína marina local y de calidad, reduciendo la dependencia del pescado importado, que hoy supera el 70 % en la UE, especialmente desde Asia.

También es indispensable unos efectivos fondos FEMPA de apoyo al sector.

-Es necesario valorar, positivamente, el reconocimiento del sector como esencial, pero existen riesgos de generalizar sobre la pesca de fondo como lo que es necesario ampliar el apoyo financiero europeo. Celebro la incorporación al pacto de una ‘estrategia de renovación generacional azul’, enfocada a asegurar el relevo en la acti-

vidad pesquera mediante incentivos laborales, simplificación administrativa y apertura regulada a tripulantes no comunitarios. Suscribo plenamente las palabras de Javier Garat, secretario general de CEPESCA, sobre la importancia de la llamada 'Visión 2040' como hoja de ruta para el futuro del sector.

No obstante, y pese a reconocer avances conceptuales en el documento, tengo que advertir que no se podrán materializar sin un refuerzo económico significativo. Solicito a la Comisión Europea a aumentar el presupuesto del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) en el próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034. Sin una financiación ambiciosa no se puede hablar de modernización, ni de flota, ni de formación, ni de sostenibilidad real", ha afirmado.

Una de las mayores inquietudes del sector: el anuncio en el anexo del Pacto de nuevos pasos hacia la prohibición de la pesca de fondo en todas las Áreas Marinas Protegidas (AMP) de aquí a 2030.

-Es una medida injusta, genérica y científicamente cuestionable, que genera desconfianza y frustración en una parte del sector que lleva años colaborando con las administraciones en medidas de sostenibilidad. Lamentamos que se siga demonizando la pesca de fondo en su conjunto, sin diferenciar entre artes. No es lo mismo el arrastre de fondo que el palangre de fondo, una distinción que ya ha sido defendida por compañeros de la Organización de Productores de Burela ante el Tribunal de Justicia de la UE. Generalizar conduce al error. La gestión debe ser caso por caso y siempre basada en datos científicos.

«Nos están quitando nuestro derecho a trabajar y alimentar a Europa con productos sanos, locales y sostenibles»

No tiene sentido prohibir toda actividad pesquera en una zona protegida por presencia de aves si no existe interacción entre la pesca que se realiza y esas especies. Tampoco en áreas marinas protegidas con fondos arenosos donde no hay corales ni esponjas. Lo importante es hacer una gestión racional, no ideológica. Europa necesita un equilibrio real entre sostenibilidad ambiental, viabilidad económica y justicia social, y que ese equilibrio solo se puede lograr con rigor técnico y participación efectiva del sector. Los pescadores queremos cuidar el mar, porque vivimos de él. Pero necesitamos que Bruselas nos escuche, que legisle con ciencia y no con consignas.

Ahora ha existido una sentencia en contra al recurso planteado por Burela y el Ministerio al establecimiento y que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea respalda el veto a la pesca de fondo en 87 zonas marítimas comunitarias

-Apoyamos al recurso presentado por la OPP de Burela, cuya argumentación se basaba en datos recopilados durante 15 semanas de observación científica en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Durante esas mareas, se realizaron 159 lances en siete

buques de palangre de fondo, registrando un impacto mínimo sobre el ecosistema marino. Los datos demuestran que el palangre de fondo apenas afecta al fondo marino: los anzuelos pueden enganchar organismos de forma accidental, pero las tasas son ínfimas, y no se capturaron especies vivas propias de ecosistemas marinos vulnerables. Además, las capturas documentadas reflejan que más del 90 % corresponde a la especie objetivo, la merluza, y que los descartes son mínimos. Con estos datos, la decisión de Bruselas no solo es injustificada, sino un atropello a un modelo de pesca responsable que cumple con los estándares de sostenibilidad más exigentes.

Desde la OPPAO cuestionamos que la sentencia no haya valorado las consecuencias sociales, laborales y económicas que estas prohibiciones tienen sobre los pescadores, los armadores y las comunidades costeras. Nos están quitando nuestro derecho a trabajar y alimentar a Europa con productos sanos, locales y sostenibles, mientras se incrementa la dependencia de las importaciones, sobre todo de Asia, donde no siempre se respetan los mismos estándares ambientales.

¿Qué futuro le ve a Ondarroa?

-Si seguimos consolidando la nueva lonja, la planta POSA y ampliamos el acceso comercial, Ondarroa seguirá siendo capital del pescado en España. Tenemos calidad, cantidad y modernización. Pero necesitamos algo esencial: que nos dejen pescar.

“La colaboración entre ciencia, sector y administración es el único camino para que las políticas europeas funcionen de verdad”

Una jornada en Ondarroa sobre la Obligación del Desembarque ha revelado que, a más de diez años de su aprobación, sigue generando más preguntas que respuestas. Mientras desde la administración se aboga por su reformulación basada en evidencias científicas, el sector denuncia pérdida de competitividad, impactos económicos severos y normas diseñadas sin comprender la realidad pesquera. En un contexto de transición ecológica, protección de ecosistemas y presión social por una pesca sostenible, el desafío será construir políticas más realistas, más científicas y, sobre todo, más justas. El debate sigue abierto, pero los protagonistas parecen tener claro que sin datos, sin diálogo y sin una visión equilibrada, el futuro del sector pesquero europeo está en riesgo.

Juan Manuel Elices, subdirector general de Caladero Nacional y Aguas de la UE del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, repasó el marco normativo, la evolución del reglamento comunitario y las distintas exenciones que permiten flexibilizar su aplicación. “Desde 2015 hasta 2019 se implantó de forma gradual. Desde el 1 de enero de 2019, la obligación es total y directa para todas las especies sujetas a cuota en el Atlántico, o con talla mínima en el Mediterráneo”, explicó.

Tres grandes exenciones: supervivencia, 'minimis' y daños

El representante ministerial recordó que la norma europea prevé varias excepciones justificadas científicamente, para evitar que la medida genere efectos indeseados en la operativa pesquera.

La primera es la exención por alta supervivencia, aplicable en casos en los que se ha demostrado que los peces pueden sobrevivir si son devueltos al mar. “Tenemos ejemplos reales en nuestras flotas: rayas o cigalas en el arrastre, besugo en líneas de mano, o el cerco en especies pelágicas como anchoa y jurel”, enumeró Elices.

La segunda excepción, ‘minimis’, permite descartar un pequeño porcentaje

“Las exenciones no se aplican de forma unilateral, sino que requieren de una tramitación reglada, con asesoramiento científico”

de capturas no deseadas o de talla inferior, siempre que se cumplan criterios como la imposibilidad de mejorar la selectividad o el coste excesivo de su manipulación. “Actualmente el porcentaje máximo permitido es del 5%, tras haber sido del 7% en los primeros años”, apuntó.

Por último, se contempla una excepción por daños de predadores, que obliga a desechar inmediatamente los peces afectados por mordeduras u otras agresiones, por razones sanitarias o de seguridad alimentaria.

Aprobación regional y evaluación científica

Elices subrayó que todas estas exenciones no se aplican de forma unilateral, sino que requieren de una tramitación reglada, con asesoramiento científico y aprobación por parte de la Comisión Europea mediante reglamentos delegados.

“La Política Pesquera Común establece una regionalización del proceso: son los grupos regionales de Estados miembros quienes elaboran las propuestas conjuntas”, indicó. “Esos grupos —como los de aguas noroccidentales, suroccidentales o el Pescamed en el Mediterráneo— trabajan con datos científicos nacionales, con el respaldo de los Consejos Consultivos y bajo la supervisión del ente científico de la Comisión, el STECF”.

El reglamento actual que recoge estas exenciones es el 2023/2623, en vigor hasta 2027. Su aprobación responde a la voluntad de “dar estabilidad y facilitar la planificación a medio plazo para las flotas”. Según Elices, se trata de evitar cambios anuales que dificulten la operativa de las empresas pesqueras.



Juan Manuel Elices, subdirector de Caderero Nacional.

Transparencia, control y mejora continua

Desde la Secretaría General de Pesca, se ha puesto a disposición del sector una batería de materiales informativos, entre ellos trípticos por zonas de pesca, donde se detallan las especies, artes y modalidades afectadas por la obligación de desembarque y sus exenciones. También se recoge en la Ley 5/2023 de Pesca Sostenible, así como en la Orden APA/514/2019, que desarrolla su aplicación a nivel nacional.

Sobre los mecanismos de control, Elices reconoció que la Comisión Europea mantiene la preocupación por los descartes no documentados, especialmente en alta mar. “Por eso se están reforzando los sistemas de control y promoviendo tecnologías como la observación electrónica. La clave es la trazabilidad y la transparencia”.

Rafael Centenera admite el impacto de la sentencia sobre artes de fondo, pero también apunta a que estaba prevista por el diseño del propio reglamento de aguas profundas

Desde el Ministerio para la Transición Ecológica, Rafael Centenera admitió el impacto de la sentencia sobre artes de fondo, pero también apuntó a que estaba prevista por el diseño del propio reglamento de aguas profundas. “El artículo 9.9 es claro: si se identifica un ecosistema vulnerable, se prohíben los artes de fondo. El tribunal se ha limitado a aplicar esa cláusula”.

Sin embargo, Centenera abrió una vía de trabajo pragmática, basada en el artículo 9.6, que permite a los Estados justificar excepciones si han adoptado medidas de conservación suficientes. “Donde se ha trabajado bien, como en el Cañón de Avilés, podremos defender que ya gestionamos esas zonas con medidas eficaces. Allí



Rafael Centenera, flanqueado por José Manuel González Irusta y Nadia Moalla.

no prohibiremos el palangre salvo en zonas muy sensibles”. Así, instó al sector a colaborar estrechamente. “Necesitamos rapidez y colaboración. Si demostramos que el impacto no es significativo, la Comisión no puede intervenir. La clave está en la buena ciencia y la gestión eficaz”. So-

bre las oportunidades que podía traer la obligación de desembarque, como la revalorización de subproductos, Centenera fue prudente: “Se han hecho estudios, pero aún no hay soluciones viables. Falta concentración de producto y eficiencia para que sea rentable”.

El subdirector general admitió que “la aplicación práctica ha sido compleja” y que aún persisten retos técnicos y económicos, pero insistió en que los fundamentos que motivaron la obligación siguen vigentes: evitar el despilfarro de recursos y fomentar una pesca más responsable.

Reflexión y revisión en marcha

El encuentro se produce en un contexto clave. En abril de 2025, la Comisión Europea lanzó una consulta pública para revisar la política pesquera común. Elices confirmó que ya se han planteado las primeras líneas de debate a los Estados miembros, donde el futuro de la obligación de desembarque vuelve a ocupar un lugar central. “La Comisión considera que los descartes afectan a la calidad de los datos y a la gestión sostenible. Por eso, su mantenimiento sigue siendo prioritario. Pero estamos en un periodo de reflexión y es el momento de aportar ideas, evidencias y propuestas”.

En ese sentido, animó al sector a “seguir colaborando con datos científicos” y a “participar en los canales de consulta y decisión”. “España ha liderado muchas de estas propuestas técnicas, y lo seguiremos haciendo, porque creemos en una pesca sostenible y viable”.

Sergio López: “Ha sido un mazazo el fallo del TJUE, pero recurrimos”

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha desestimado el recurso presentado por el Gobierno español y la Organización de Productores Pesqueros de Burela (OPP-7) contra el Reglamento de Ejecución que desde octubre de 2022 veta la pesca de fondo en 87 áreas marinas comunitarias. La resolución ha caído como un jarro de agua fría en el sector, que llevaba más de dos años defendiendo la proporcionalidad y la base científica de sus artes de pesca. “La sentencia ha sido un mazazo”, lamenta Sergio López, gerente de la OPP de Burela. “El palangre de fondo está pagando el precio. En Celeiro prácticamente ha desaparecido esa flota. La Comisión está empujando hacia un modelo de pesca de volumen y no de valor. Así no hay viabilidad”.

El fallo del TJUE respalda las restricciones impuestas por la Comisión Europea en 2022, que prohibieron todo tipo de pesca de fondo —incluidos el arrastre, el palangre y el enmalle— en zonas protegidas por la posible presencia de ecosistemas marinos vulnerables, como corales o esponjas de aguas profundas. Pero desde Galicia, el sector denuncia que se ha legislado “sin diferenciar entre artes” y “sin tener en cuenta los datos específicos recopilados en el terreno”.

Más allá de sus efectos inmediatos en la flota española y de otros países, el fallo plantea interrogantes sobre el papel de la ciencia en la toma de decisiones y sobre la solidez democrática del proceso legislativo en materia pesquera.

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

El tribunal dio la razón a la Comisión Europea al considerar que no era estrictamente necesaria la existencia de una “evidencia científica” plena para justificar las medidas restrictivas. Bastaba, señaló, con la presencia “verificada o posible” de especies protegidas o la vulnerabilidad de los ecosistemas afectados. De este modo, se aplicó el principio de precaución y se desestimaron los recursos interpuestos por España y por representantes del sector.

El fallo implica que la Comisión no está obligada a evaluar de forma detallada la fragilidad de los ecosistemas en función de cada arte de pesca, ni a estudiar las consecuencias sociales y económicas de las medidas de conservación sobre las comunidades costeras. Este razonamiento ha despertado críticas, ya que podría interpretarse como una flexibilización en los requisitos de justificación científica de las normas.

1.500 días de observación sin recompensa

Uno de los argumentos centrales del recurso fue precisamente la falta de análisis por tipo de arte. La OPP de Burela promovió una campaña intensiva de observación científica en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía (IEO), en la que se documentaron 159 lances de palangre de fondo en siete buques durante 15 semanas. El resultado fue contundente: impacto mínimo sobre el fondo marino, descartes insignificantes y más del 90% de las capturas pertenecientes a la especie objetivo, la merluza. “Hicimos más de 1.500 días de observación. Sin datos, no hay defensa. Pero cuesta mucho motivar a los observadores cuando sienten que sus aportaciones no se tienen en cuenta”, denuncia López. “Es muy frustrante ver cómo se desecha el trabajo serio, mientras se imponen medidas genéricas”.

El arte del palangre, entre los más sostenibles

Desde Burela insisten en que no se puede equiparar el palangre de fondo con el arrastre. Mientras que este último implica el contacto físico de una red con el lecho marino, el palangre se compone de anzuelos que se suspenden a distintas profundidades y apenas interactúan con el fondo. “La huella ecológica no es la misma. Hay que legislar con rigor, no con consignas”, subrayan desde la OPP. Sin embargo preocupa que Bruselas «tratará de esforzarse por la revisión» de las 87 vedas, que puede ampliarlas a 104 o 115. Ahora afectarían sobre todo a la flota de litoral, pero España ya ha reanudado la batalla judicial contra la sentencia que las valida. El propio Tribunal de Justicia, sin embargo, consideró que la Comisión actuó dentro del marco legal, al aplicar el principio de precaución para proteger hábitats sensibles, aun sin pruebas concluyentes de daño específico por cada tipo de arte. “Nos están quitando nuestro derecho a trabajar y alimentar a Europa con productos sanos, locales y sostenibles, mientras se incrementa la dependencia de las importaciones, sobre todo de Asia”, reprochan los armadores.



Sergio López muestra su pesar por la resolución dictada por el tribunal europeo

Críticas a la politización del debate pesquero

La sentencia no solo ha activado la alarma en el plano operativo. También ha reavivado tensiones en el ámbito institucional. Sergio López fue especialmente duro con la postura de algunas ONG en el Comité Consultivo del Sur (SWWAC), foro que reúne a representantes del sector, científicos, administraciones y organizaciones ambientalistas para asesorar a la Comisión Europea. “En el Comité se negaron a votar un dictamen consensuado porque recibieron órdenes de no apoyar un texto crítico con la Comisión. ¿Así cómo avanzamos?”, cuestiona. “No se puede defender la sostenibilidad con posturas sectarias o líneas rojas políticas. El diálogo técnico debe ser real”. Un futuro incierto para la flota artesanal. El fallo judicial amenaza con acelerar el declive de artes selectivas como el palangre de fondo, especialmente en puertos como Celeiro y Burela, donde la flota ya ha sufrido una reducción importante en los últimos años. La OPP

de Burela teme que sin una revisión de los criterios de protección y sin apoyo financiero firme, el modelo de pesca de calidad —basado en el conocimiento local, el esfuerzo científico y la trazabilidad— no podrá sostenerse. “La Comisión está priorizando una visión homogénea y burocrática del mar, ignorando que la pesca es diversa y que hay flotas que han hecho los deberes”, concluye López. “Pedimos que se legisle con datos, diferenciando por arte y escuchando al sector. Solo así habrá sostenibilidad real: ambiental, económica y social”. El sector gallego trabaja ahora nuevas vías de presión política e institucional, sin descartar un recurso ante instancias superiores o nuevas acciones ante el Consejo de Ministros de Pesca de la UE. Mientras tanto, decenas de barcos seguirán fondeados, a la espera de que Europa mire más allá del mapa y escuche a quienes aún viven del mar.

“El Pacto de los Océanos ha sido un fracaso requiriendo todos los Estados una mayor empatía”

Carlos Duarte, director científico del congreso Encuentro de los Mares y reciente galardonado con el prestigioso Premio Japón que otorga el Instituto Internacional de Ciencia y Tecnología de Japón, es una figura clave en la ciencia oceánica global. Su visión va más allá del laboratorio: busca construir puentes entre ciencia, cultura, gastronomía y sostenibilidad en un momento en que la salud de los océanos y la del planeta están en juego.

En su intervención, en el encuentro celebrado en Tenerife, ofreció un contundente análisis del Pacto de los Océanos de Naciones Unidas celebrado en Niza, un evento que, según sus palabras, generó grandes expectativas pero acabó en un “fracaso rotundo”. Cuatro eran los objetivos fundamentales del pacto, y ninguno se alcanzó.

Áreas marinas protegidas:

El compromiso de alcanzar el 30% de océanos protegidos para 2030 se desinfla. En Niza, se llegó con un 8,4% y apenas se avanzó hasta el 9,4%, denunció Duarte, señalando una clara falta de ambición global.

Moratoria sobre minería marina

Ante el creciente interés por los minerales estratégicos del fondo marino, solo una veintena de países respaldaron una moratoria para frenar esta explotación destructiva. “No se ha avanzado nada”, resumió.

Financiación azul

Para un océano saludable, se requieren inversiones de unos 300.000 millones de dólares. Pero en el Foro de Mónaco apenas se anunciaron fondos por el 0,1% de esa cantidad, en su mayoría reciclados de promesas previas.

Ratificación del acuerdo de biodiversidad en aguas internacionales (BBNJ):

A pesar de haber sido firmado hace más de un año, el tratado no ha logrado las 70 ratificaciones necesarias. Solo 45 países lo han hecho efectivo.



Carlos Duarte ha recibido el Premio Japón.

El colofón, según Duarte, fue la cancelación anticipada del congreso, dos días antes de lo previsto. En su opinión, la decisión se debió a la inminente agresión de Israel a Irán, que hubiera desviado el foco del congreso. “Nos falta empatía. Falta voluntad de cooperar y pensar en el futuro de las siguientes generaciones”.

El Encuentro de los Mares: un formato innovador que apuesta por la empatía

Frente a la parálisis diplomática y política, Duarte defiende el espíritu del Encuentro de los Mares como un espacio de diálogo, soluciones, ciencia y gastronomía, donde “se buscan puntos de acuerdo y no desacuerdos”.

Allí, en mesas compartidas y ponencias, se explora cómo lograr un océano saludable y a la vez fuente de riqueza y salud para las personas.

El renacimiento de la sal: mucho más que cloruro sódico

En esta edición del congreso, Duarte también centró su ponencia en un elemento esencial y ancestral: la sal. Un recurso fundamental en la historia de la humanidad que está viviendo un renacimiento científico y tecnológico.

Desde su experiencia como director del Centro de Investigación Marina en Perth (Australia), observó el auge de las solicitudes para abrir nuevas salinas, lo que le llevó a investigar las múltiples aplicaciones de este material, redescubriendo como recurso estratégico del siglo XXI.

Más de 14.000 usos documentados: Solo un 10% están relacionados con la cocina.

Minerales traza y salud: La sal marina contiene casi todos los elementos de la tabla periódica, desde litio hasta oro, y sus beneficios van desde la mineralización ósea hasta la regulación del sueño, la alcalinidad del organismo y la salud respiratoria.

Vínculo con nuestro cuerpo: Duarte remarcó la similitud entre la composición de nuestra sangre y el agua de mar, sugiriendo incluso un origen marino del ser humano respaldado por recientes hallazgos genéticos y fisiológicos.

“Ni siquiera hemos alcanzado el 10% para establecer zonas marinas protegidas que era el objetivo para 2020”

“Con sal se extrae hormigón ecológico en un 40 por ciento, utilizado en viviendas que absorben CO₂”

Microplásticos: una amenaza presente, pero menor en la sal

Aunque alertó sobre la presencia de microplásticos en la sal de mesa, Duarte aclaró que la principal vía de entrada de estos contaminantes en el cuerpo humano no es la alimentación, sino la inhalación de partículas urbanas, como fibras textiles o restos de neumáticos.

Sal de fusión: ciencia, cocina y salud

Un ejemplo innovador presentado en el congreso es la sal de fusión con algas, que contiene un 25% de alga seca y 75% de sal marina. Esta mezcla no solo reduce el sodio, sino que multiplica por 50 la concentración de antioxidantes, con un impacto muy positivo para la salud y el sabor.

Energía, hidrógeno y construcción: la sal como aliada de la transición energética

Duarte presentó avances espectaculares en el uso de la sal como fuente de energía térmica. En la planta Cerro Dominador en Atacama (Chile), la sal fundida actúa como una batería que permite seguir generando electricidad incluso durante la noche.

Estabilidad de redes eléctricas: Se están explorando depósitos de sal como estabilizadores frente a apagones, tras el incidente que afectó a España y Portugal recientemente.

Hidrógeno verde y litio: Nuevas técnicas permiten producir hidrógeno y extraer litio del agua de mar con bajo consumo energético, reduciendo la presión sobre la minería submarina.

Material de construcción sostenible. En colaboración con la empresa Partanna, Duarte asesora el desarrollo de hormigón ecológico con un 40% de sal. Este material no solo reutiliza un residuo, sino que absorbe CO₂. Tanto, que las viviendas construidas con este hormigón permiten pagar el 15% del valor de la casa con créditos de carbono

“Una mínima proporción de sal en el agua del mar es clave para regular el clima global ”

El catedrático y especialista en oceanografía física, Alonso Hernández Guerra, explica cómo una mínima proporción de sal en el agua del mar es clave para regular el clima global, y cómo su alteración podría tener consecuencias devastadoras. El catedrático de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria centró su intervención en la repercusión de la salinidad del océano sobre el cambio climático, algo que explicaba de forma muy gráfica. “El océano es un fluido que se expande cuando se calienta; por eso el nivel del mar aumenta ahora mismo 3,3 milímetros por año, un total de 25 centímetros en vertical en los últimos 100 años. Esto ha provocado que hayamos perdido unos 6 metros de playas en España; si seguimos así en Canarias perderemos la de Las Canteras”, advertía.

En su exposición ilustró a los asistentes sobre fenómenos asombrosos como las brine pools, lagos hipersalinos en las profundidades oceánicas, “cuyas aguas son más densas y 10 veces más salinas, por lo que resultan letales para la fauna marina que se cuele en ellas accidentalmente”, pero sobre todo se ha centrado en las corrientes marinas que conectan todos los mares y océanos del planeta, cuyo correcto funcionamiento está amenazado por el cambio climático. Y como un efecto dominó, si el calentamiento global en la circulación oceánica persiste, seguirá causando el aumento de la temperatura atmosférica, “lo que produce desastres como el deshielo en Groenlandia, liberando agua dulce en el Ártico. Esto disminuye la salinidad del agua, restándole también densidad, por lo que no se forma agua profunda, provocando el colapso de la cinta



Alonso Hernández habló del colapso de la ‘cinta transportadora global’

transportadora global, y graves alteraciones como la nevada madrileña Filomena todo el rato, o una peligrosa disminución de precipitaciones en la Amazonía”, finalizaba. “El agua del mar es fundamentalmente agua dulce. Solo contiene 35 gramos de sal por litro, lo que equivale al 3,5% del total. Pero esa pequeña cantidad, compuesta principalmente por cloro y sodio, es esencial para el equilibrio del clima terrestre”, dijo Alonso Hernández.

Con esta afirmación contundente disertó en su ponencia el catedrático de Oceanografía Física y miembro del Comité Externo de Asesoramiento Científico del Instituto Español de Oceanografía (CSIC).

¿De qué está compuesta la sal del océano?

La salinidad del mar está compuesta, principalmente, por iones de cloro (55%) y sodio (30%), seguidos de otros elementos como sulfatos, magnesio, calcio y potasio. Aunque su pro-

porción es mínima en comparación con el volumen total de agua, estos compuestos juegan un papel clave en la densidad del agua marina, lo que a su vez influye directamente en la circulación oceánica y, por tanto, en la regulación térmica del planeta.

Hernández Guerra ofreció un dato sorprendente: “En toda la columna de agua desde la superficie hasta los 6.000 metros de profundidad, la diferencia de salinidad apenas alcanza 2 gramos por litro. Esta estabilidad permite identificar masas de agua procedentes de la Antártida, el Ártico o el Mediterráneo gracias a sus firmas salinas”.

¿Cuál es el origen de la sal del océano?

El origen de la sal del mar se debe a tres procesos clave. El primero, la erosión de las rocas continentales arrastradas por los ríos hacia el océano. Los otros dos procesos son de ori-

gen geológico: la actividad hidrotermal, a través de fisuras submarinas donde el agua se calienta y arrastra minerales desde el interior terrestre; y el vulcanismo submarino, como el del volcán Tago en El Hierro, que en 2011 emitió grandes cantidades de compuestos minerales al mar.

Además, el profesor habló de fenómenos espectaculares como las brine pools o “piscinas hipersalinas”, zonas cerradas en el fondo marino donde la salinidad puede ser hasta diez veces superior a la del agua normal, lo que las convierte en trampas letales para cualquier forma de vida que se aventure en su interior.

¿Qué repercusión tiene la sal en el cambio climático?

La intervención del catedrático se centró en explicar cómo la salinidad actúa como un motor silencioso del clima global. En combinación con la temperatura, la salinidad determina la densidad del agua marina, lo que impulsa el sistema de circulación termohalina, también conocido como la “cinta transportadora oceánica”.

Este complejo sistema conecta todos los océanos del mundo y regula el intercambio de calor entre el ecuador y los polos. Hernández Guerra lo ilustró con el ejemplo de cómo la corriente del Golfo transporta calor hasta Europa, haciendo que ciudades como Lisboa tengan inviernos 10 grados más cálidos que otras en la misma latitud como Nueva York.

Sin embargo, advirtió de un escenario alarmante: el deshielo en Groenlandia, provocado por el aumento de temperaturas, libera enormes cantidades de agua dul-



El investigador habló de los efectos de la salinidad sobre el clima global.

ce al océano, diluyendo la salinidad del Ártico. Esa disminución de densidad impide que el agua se hunda y forme corrientes profundas, lo que puede colapsar la circulación global.

“El colapso de la cinta transportadora global no es ciencia ficción”, alertó el científico, en referencia a películas como *El Día de Mañana*. “No ocurrirá en un solo día, pero los modelos indican que puede cesar de forma abrupta. Y con ello, llegarán inviernos extremos en Europa, sequías prolongadas en la Amazonía y alteraciones irreversibles en los patrones climáticos globales”.

La paella científica y el sabor del fondo marino

Durante la conferencia, Hernández Guerra compartió una anécdota curiosa: en su última campaña oceanográfica en el buque Sarmiento de Gamboa, preparó una paella con agua recogida a 4.000 metros de profundidad, mezcla de aguas del

Ártico y el Atlántico. “El sabor era distinto, más suave. Puede que se debiera a la menor salinidad o a la presencia de otros iones como magnesio o potasio. Fue una forma de saborear, literalmente, el conocimiento del océano”

Un mar en peligro, pero también con soluciones

El investigador concluyó su intervención con una visión crítica pero esperanzadora. “La gestión local de los recursos marinos ha mejorado, hay buenas noticias como la recuperación de la anchoa o el atún rojo. Pero el problema es global: el cambio climático y la inacción política están poniendo en peligro la maquinaria térmica del planeta”.

Con la precisión de un físico y la pasión de un divulgador, Alonso Hernández Guerra dejó claro que entender la sal del mar es mucho más que una cuestión de química: es una clave esencial para preservar el equilibrio climático de la Tierra.

Xabier Irigoyen, director del área de Oceanografía, Biología y Ecología de AZTI

“El océano profundo es la última frontera que aún no entendemos”

Xabier Irigoyen, director del área de Oceanografía, Biología y Ecología de AZTI, compartió los últimos hallazgos científicos sobre una de las capas menos conocidas del océano: la zona mesopelágica, comprendida entre los 200 y los 1.000 metros de profundidad. En ese espacio submarino sin luz suficiente para la fotosíntesis, pero sí para ver, habitan unos peces tan pequeños como abundantes, con capacidades sorprendentes que podrían cambiar nuestra forma de entender la vida marina y su vínculo con el cambio climático. Tras años de trabajo en Arabia Saudí, el oceanógrafo vasco apuesta por tecnologías emergentes como el sonido de los peces, la luz selectiva en la pesca y el aprovechamiento responsable de recursos profundos. Con su regreso a AZTI, Irigoyen aporta no solo experiencia internacional, sino también una visión innovadora, crítica y comprometida con un mar más saludable, donde la ciencia guíe las decisiones y donde los recursos se utilicen con responsabilidad y equidad.

1-¿Cuáles son las investigaciones más notables que viene realizando en las zonas mesopelágicas?

-Hasta hace poco se estimaba que la mitad de los peces del océano —cerca de mil millones de toneladas— son mesopelágicos. Sin embargo, las técnicas actuales de muestreo subestiman enormemente su cantidad real, ya que muchos de estos peces logran evadir las redes de arrastre científicas. Es muy probable que su biomasa total este en algún punto entre 1.000 y 10.000 millones de toneladas, pero todavía no tenemos una estima precisa.

Estos peces no solo son bioluminiscentes —capaces de producir su propia luz en la oscuridad—, sino que realizan una de las mi-

graciones diarias más espectaculares del planeta: ascienden cada noche a la superficie para alimentarse de plancton y regresan al fondo al amanecer para evitar a los depredadores. Este movimiento, repetido por miles de millones de individuos a diario, representa una contribución clave al transporte de carbono desde la superficie hacia aguas profundas, actuando como una bomba biológica que ayuda a mitigar el calentamiento global. Es como si 60.000 millones de personas hicieran dos maratones al día, uno de subida y otro de bajada.

2-¿En donde se encuentra su demarcación?

-En la práctica están entre 200 y 1.000 metros de profundidad, y



Xabier Irigoyen comparte sus hallazgos científicos sobre el mar profundo

a los científicos nos gusta mucho dividir todo en categorías. Tenemos dividido en epipelágico, que es la zona que todos conocemos, la superficie del mar, donde hay fotosíntesis, donde se fija el carbono, crecen las algas, comen los peces. Después el mesopelágico, y luego ya vamos a batipelágico, zonas más profundas donde la luz del sol no llega, pero

“Los ecosistemas mesopelágicos son eslabón vital en la cadena alimentaria y barrera natural contra el calentamiento global”

existe la luz que puedan producir los organismos que viven ahí abajo.

3-Su contribución a la perpetuación del ecosistema es ineludible.

Estos peces también sustentan a numerosas especies comerciales como túnidos, pez espada o cetáceos, lo que los convierte en un eslabón vital en la cadena trófica marina. Pese a este protagonismo ecológico, la comunidad científica aún desconoce muchos aspectos de su comportamiento, su dinámica poblacional o su interacción con otros organismos. Nuevas tecnologías como las ecosondas multifrecuencia situadas directamente a



Irigoyen habló que las especies mesopelágicas sostienen la vida de muchas comerciales

gran profundidad o el uso de ADN ambiental han permitido empezar a estudiarlos en detalle, evidenciando que apenas hemos comenzado a explorar este ecosistema oculto.

4-¿Es posible su explotación comercial?

Sobre la explotación comercial hay que ser prudente. Aunque algunos países han mostrado interés en desarrollar pesquerías de mesopelágicos para fabricar harina de pescado —como alternativa a especies como la anchoveta peruana—, los estudios preliminares in-

PEZ ESPADA

Sano, fácil y rico

ORPAGU
PESCA DE ANZUELO
A Guarda - Pontevedra

orpagu.com

TACOS DE PEZ ESPADA
CONGELADOS

350g

AOCDE

dicen que los costes ambientales y económicos podrían superar ampliamente los beneficios. Por ejemplo, en el Golfo de Vizcaya, el balance social estimado arroja una pérdida de 50 euros por tonelada pescada. No todo lo que se puede pescar debe pescarse. Aparte hay problemas de rentabilidad para las propias flotas que lo quieran explotar ya que se requieren artes de pesca muy especiales. Por ello, es preciso abogar por una gestión responsable que anteponga la sostenibilidad de los ecosistemas marinos. Quiero hacer una llamada a la reflexión sobre la urgencia de invertir más en conocer el océano profundo, ese vasto territorio aún inexplorado, esencial para el equilibrio del planeta.

5-Ha permanecido siete años en Arabia Saudí

-Cinco años en el pasado y dos más recientemente, en estos últimos puse en marcha, desde cero, un laboratorio de investigación oceanográfica en la nueva ciudad de NEOM, un ambicioso proyecto en el norte del país. Aunque en un inicio la iniciativa atrajo a un equipo multidisciplinar de científicos, el proyecto se ha estancado, lo que me ha llevado a regresar a Euskadi a comienzos del 2025.

6-¿Desde AZTI cuáles son sus prioridades de trabajo?

-Estamos impulsando nuevas líneas de trabajo basadas en herramientas innovadoras que permitan entender mejor los ecosistemas marinos y avanzar hacia una pesca más sostenible y tecnológicamente avanzada. Entre las propuestas más disruptivas está el uso del sonido que producen los peces para comprender sus movimientos, migraciones y comportamientos. Los peces hacen ruido y si aprendemos a interpretar esos sonidos, podríamos saber qué está pasando bajo el mar sin necesidad de intervenir de forma invasiva.

7- ¿También la luz es un elemento de investigación de sus proyectos?,

-Sí, estamos investigando el uso de la luz para desarrollar métodos de pesca más selectivos, minimizando las capturas no deseadas y el impacto ambiental. "Son aproximaciones que requieren mucha investigación, pero que tienen un gran potencial", destaca..

8- ¿Además de los recursos profundos siempre ha mostrado gran interés por los especies de tamaño grande en sus estudios ?

-Existe un interés creciente como con el calamar colosal, en especial los de aguas profundas, como el calamar gigante del que solo existen avistamientos esporádicos, aunque su presencia está bien documentada en los estómagos de cachalotes. Hay un mundo en las profundidades que apenas conocemos. Y ese conocimiento podría ser clave para futuras fuentes alimenticias o productos de alto valor biotecnológico. Así, estudios realizados en el Golfo de Bizkaia ya han permitido estimar el volumen de ciertos peces pelágicos profundos, con valores de hasta 300.000 millones de toneladas,, lo que abre nuevas posibilidades, aunque Irigoyen insiste en que no se trata de comenzar a explotarlos sin criterio. Debemos evitar repetir errores del pasado. Si lo hacemos bien, estos recursos podrían ser parte de una solución futura.

9-¿Existe mucha oposición entre el sector pesquero a la implantación de zonas marinas protegidas?

-Considero que la gestión espacial del océano es clave. Existen zonas del fondo marino donde el arrastre tiene poco impacto, como en fondos fangosos, y otras donde es devastador, como en hábitats de corales.

Tenemos la tecnología y hemos desarrollado herramientas de gestión para diferenciar esas zonas y actuar en consecuencia. Por ello es necesario



Xabier Irigoyen ha vuelto a AZTI

aprovechar mejor el conocimiento científico en las decisiones políticas. Cada vez tenemos más pesquerías sostenibles gracias a la gestión de los gobiernos regionales y a la colaboración con los pescadores. La recuperación de especies como la anchoa o el atún rojo lo demuestran. Pero falta más coordinación y la mentalidad de usar esas herramientas a nivel internacional. Es preciso también advertir sobre el impacto del cambio climático global, que escapa a las buenas prácticas locales. Los pescadores pueden gestionar bien su zona, pero no pueden frenar solos el calentamiento del mar ni el desplazamiento de especies. Necesitamos políticas globales y basadas en ciencia.

10-¿Qué futuro ve a los océanos?.

-Hemos mejorado mucho a nivel local, pero al nivel global estamos jugando con fuego. El colapso de la circulación atlántica no es ciencia ficción. Es posible. Y afectaría profundamente a nuestro clima y a nuestros mares. No podemos seguir actuando como si no pasara nada. Se habla mucho de descarbonización, pero hemos llegado al punto en el que hay también que empezar en serio con las medidas de adaptación.

Acuicultura y alimentación: cómo los piensos han transformado el sabor, la textura y la salud del pescado en los últimos 20 años

Rafael Ginés, investigador de la Universidad de Las Palmas, desmonta mitos sobre el pescado de acuicultura y destaca los avances en nutrición, sostenibilidad y calidad sensorial

En las últimas dos décadas, la acuicultura ha vivido una profunda transformación que ha llegado hasta nuestras mesas. Uno de los puntos más relevantes —y también más debatidos— es la evolución de los piensos empleados en la alimentación de los peces.

En una reciente ponencia, Rafael Ginés, coordinador de las instalaciones de acuicultura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria e investigador del Instituto EcoAqua, abordó con rigor y claridad cómo han cambiado estos alimentos y cómo dichos cambios impactan en la calidad del pescado que consumimos.

¿Sabe todo el pescado de acuicultura igual?

Una de las preguntas que planeó durante toda la ponencia fue si el pescado de acuicultura “sabe todo igual”. Ginés no rehuyó el debate: “Es una percepción extendida, pero basada en prejuicios más que en realidades”. Para desmontar este mito, explicó cómo la alimentación, la genética, las condiciones de cultivo y el tamaño comercial influyen decisivamente en el sabor, la textura y el valor nutricional del

producto final.

La calidad del pescado, según el investigador, se apoya en tres pilares: seguridad alimentaria, valor nutricional y características sensoriales (sabor, olor, textura). La alimentación controlada en acuicultura permite influir en los tres. “A través de los piensos podemos modular la cantidad de grasa, el tipo de proteína y los ácidos

Rafael Ginés desmonta mitos sobre el pescado de acuicultura y defiende su potencial nutricional, sensorial y sostenible

grasos presentes en el pescado”, aseguró Ginés.

El papel clave de la grasa

Uno de los factores diferenciales del pescado de acuicultura frente al salvaje es la mayor proporción de grasa intramuscular. Esto se traduce, según los estudios realizados, en un sabor más intenso y una textura más suave, aunque no necesariamente más firme. Esta grasa, al tener mayor contenido de compuestos aromáticos, influye directamente en la percepción gustativa.



Rafael Ginés es investigador de la Universidad de Las Palmas

De hecho, en catas a ciegas realizadas con más de 1.400 consumidores en toda España, muchos participantes eligieron como favorito el pescado de acuicultura, aun creyendo que preferían el salvaje. “Es curioso ver cómo la información que se proporciona al consumidor condiciona su percepción: cuando no se indica el origen, la valoración es similar. Pero si se dice que es salvaje, su puntuación sube notablemente, aunque el sabor sea el mismo”, explicó.

Del mar a la dieta vegetal: evolución de los piensos

En los años 90, los piensos estaban compuestos en su mayoría por harina y aceite de pescado (más del 70% en algunos casos). Hoy, esa proporción ha bajado drásticamente. Las harinas de pescado han sido sustituidas por proteínas vegetales (soja, colza, guisante), y los aceites de pescado por aceites vegetales, especialmente de colza. Esto ha permitido reducir la presión sobre la pesca extractiva, pero ha generado desafíos sensoriales y nutricionales.

“La proteína vegetal puede suplir bien a la de pescado si se ajusta su perfil de aminoácidos”, indicó Ginés. “Pero el problema está en la grasa: los aceites vegetales no aportan EPA ni DHA, los ácidos grasos omega-3 responsables de muchos de los beneficios del pescado para la salud”.

El omega-3, un valor en disputa

Los ácidos grasos omega-3 (EPA y DHA) son esenciales para la salud cardiovascular, cerebral y celular. El pescado salvaje tiene un perfil rico en omega-3 con una proporción ideal frente a omega-6. Sin embargo, al introducir aceites vegetales en la acuicultura, ese balance se ha visto alte-

rado.

“El pescado de acuicultura tiene más grasa total, pero el perfil de esa grasa ha cambiado”, advirtió Ginés. Aun así, como contiene más grasa en términos absolutos, un filete de acuicultura puede aportar más omega-3 que uno salvaje, aunque en menor proporción relativa.

Para compensar esta desventaja, se están desarrollando nuevas estrategias como el uso de aceites de algas ricas en DHA o incluso el controvertido aceite de salmón, obtenido del procesamiento de restos de salmón de acuicultura, cuyo perfil es más vegetal que marino.

Textura, firmeza y percepción del consumidor

Además del sabor, la textura es clave en la aceptación del pescado. El pescado salvaje, al ser más viejo y tener más fibras musculares por milímetro cuadrado, suele ser más firme. En cambio, el pez de acuicultura crece rápido, tiene menos fibras y más grasa, lo que le da una textura más tierna, pero menos resistente al corte.

Ginés explicó que se puede mejorar esta firmeza apostando por tallas comerciales más grandes, lo que aumenta la complejidad del músculo y mejora la textura sin alterar otros aspectos sensoriales.

Más allá del sabor: salud pública y sostenibilidad

Uno de los puntos más interesantes de la ponencia fue el enfoque global de la acuicultura: no solo se trata de alimentar, sino de nutrir responsablemente. El pescado es una fuente

crucial de yodo, selenio, zinc, hierro y vitaminas del grupo B, nutrientes difíciles de encontrar en otras fuentes. Mantener su calidad nutricional es un reto en la era de los piensos vegetales.

Además, Ginés destacó que la acuicultura bien gestionada tiene ventajas ambientales claras: baja huella hídrica, reducción del uso de pesticidas, aprovechamiento de subproductos y, potencialmente, menor huella de carbono. No obstante, advirtió que si el cultivo se basa en soja o cultivos agrícolas, esa ventaja puede diluirse.

El futuro de los piensos: hacia una acuicultura más inteligente

A modo de conclusión, Ginés abogó por una acuicultura más estratégica, en la que el productor tenga la capacidad de ajustar los piensos según el tipo de cliente y mercado. “Hay dietas que cuestan 90 céntimos el kilo y otras que superan 1,30 euros. Esa diferencia puede marcar un producto premium”.

La clave, según el investigador, está en entender al consumidor, adaptarse a sus expectativas y usar el conocimiento científico para equilibrar sabor, salud y sostenibilidad.

“Podemos hacer un pescado sabroso, sano y con impacto ambiental mínimo. La alimentación es la palanca. Está en nuestras manos usarla con inteligencia”, concluyó Ginés.

Una visión esperanzadora que desmonta prejuicios, pone en valor el trabajo silencioso de la ciencia y traza un camino claro hacia una acuicultura más nutritiva, sabrosa y sostenible.

“Hemos descubierto menores concentraciones de metales en túnidos ganando la seguridad en su consumo”

Otra de las ponencias inéditas tuvo al atún como indicador clave de los océanos y fuente saludable de alimentación. El cocinero Diego Schattenhofer, del restaurante 1973 Taste, fue uno de los protagonistas de una ponencia que combinó ciencia, gastronomía y conservación ambiental. Acompañado por los investigadores Pedro Pascual, del Instituto Oceanográfico de Tenerife, y Enrique Lozano, de la Universidad de La Laguna, presentó un trabajo multidisciplinar sobre el atún tropical y su importancia como especie indicadora de la salud de los océanos.

La primera parte de la presentación abordó la biología de los túnidos. “Son animales de distribución cosmopolita, claves en los ecosistemas marinos y verdaderos testigos de la salud del océano”, explicó Pedro Pascual. En Canarias, pocas regiones del mundo tienen el privilegio de contar con cinco grandes especies de atunes que transitan por sus aguas: listado, rabil, patudo, barrilete (bonito del norte) y atún rojo.

A través del marcaje científico —con pequeñas flechas que se insertan en los ejemplares y permiten rastrear sus migraciones y crecimiento—, se ha podido constatar que estos atunes tropicales llegan a Canarias en sus primeras fases de crecimiento, se alimentan en sus aguas, y regresan posteriormente a las zonas ecuatoriales para reproducirse.

Evaluar para gestionar

La ponencia hizo hincapié en cómo los científicos determinan si la pesca del atún es sostenible. “Utilizamos modelos matemáticos cada vez más precisos que nos indican si la biomasa es suficiente y si la tasa de pesca es segura”, detalló Pascual. El llamado diagrama de Kobe, que relaciona biomasa con presión pes-



Pedro Pascual, del Instituto Oceanográfico de Tenerife.

quera, indica que actualmente las cinco especies principales de túnidos en el Atlántico están en zonas “verdes”, es decir, en una situación saludable.

El atún rojo, en particular, ha mostrado una notable recuperación desde el plan de gestión adoptado en 2016. La biomasa actual supera las 660.000 toneladas de ejemplares reproductores, una cifra esperanzadora para los científicos y el sector pesquero.

Espinas que hablan

En la segunda parte de la intervención, el investigador Enrique Lozano compartió los resultados de un estudio singular: el análisis de espinas dorsales de atunes recolectadas desde los años 70 por el Instituto Oceanográfico. “Hemos observado una reducción progresiva en la concentración de metales pesados y elementos traza como mercurio, cadmio, zinc y selenio”, indicó.

Este hallazgo revela que las políticas medioambientales adoptadas en las últimas décadas han tenido un efecto real en los ecosistemas marinos. “La

prohibición del plomo en las gasolineras, la mejora en el tratamiento de aguas residuales y el control de vertidos han influido directamente en la salud de los océanos y en la seguridad del pescado que consumimos”, subrayó. Además, el estudio ha sido posible gracias a la preservación histórica de muestras por parte de investigadores anteriores. “Las colecciones científicas funcionan como cápsulas del tiempo, y su valor se hace evidente años después”, dijo Lozano.

Diego Schattenhofer cerró la ponencia destacando el papel que pueden tener los cocineros en este contexto. “Cada vez que decidimos cocinar un pescado u otro, estamos tomando una decisión con impacto. Por eso necesitamos estar rodeados de expertos, entender qué especies están en buen estado y cuáles no”, explicó. El chef se mostró comprometido con aportar desde la cocina a la sostenibilidad, y trabaja con los investigadores para conservar espinas y tejidos musculares de los atunes que llegan a su cocina.

Europa y parlamentarios comienzan a elaborar sus estrategias contra el recorte del FEMPA

La propuesta presupuestaria de la Comisión Europea para 2028-2034, que reduciría el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA/EMFAF) en un 67%, ha generado reacciones de preocupación en varios Estados miembros. La combinación de recortes parciales y desvío de financiamiento hacia fondos más amplios activa una reacción multidimensional en Europa. Así, Francia y Italia denuncian el riesgo de invisibilización del sector. Por su parte, Irlanda se moviliza para defender partidas específicas. Grecia, en plena crisis de confianza, exige mayor riguroso manejo de cada euro comunitario.

La propuesta presupuestaria de la Comisión Europea para 2028-2034, que reduciría el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA/EMFAF) en un 67 %, ha generado reacciones de preocupación en varios Estados miembros. La combinación de recortes parciales y desvío de financiamiento hacia fondos más amplios activa una reacción multidimensional en Europa. Así, Francia y Italia denuncian el riesgo de invisibilización del sector. Por su parte, Irlanda se moviliza para defender partidas específicas. Grecia, en plena crisis de confianza, exige mayor riguroso manejo de cada euro comunitario.

Las negociaciones legislativas que se avecinan en el Parlamento y el Consejo de la UE serán decisivas: ¿lograrán mantener una asignación sectorial mínima para la pesca y acuicultura, o se consumará un rediseño que desdibuje su papel dentro de la economía azul?

PPE: Rechazo total, exigen fondo pesquero diferenciado, fuerte y vinculante.

S&D: Mantener fondo autónomo, vinculado a empleo y transición ecológica.

Renew Europe: Aceptan integración, piden transparencia, visibilidad y modernización equilibrada.

Verdes/EFA: Apoyo condicionado, priorizan sostenibilidad, descarbonización y acuicultura responsable.

Grecia: de fondos agrícolas a alarma pesquera

Aunque Grecia enfrenta un escándalo de fraude agrícola con fondos de la UE (denominado “fake farmer”), que recientemente provocó dimisiones de ministros y amenaza la aprobación del presupuesto comunitario, el país también observa con alarma el recorte al FEMPA. Si bien no se han publicado reacciones oficiales específicas del sector pesquero heleno, el precedente del despilfarro de recursos agrícolas ha avivado temores de una gestión desequilibrada de inversiones clave para la pesca.

Francia: inquietud por el olvido de la pesca y acuicultura

En Bruselas, medios franceses advierten que la acuicultura podría quedar eclipsada por la priorización de otros proyectos del océano azul como energía marina o biotecnología. Asociaciones francesas hacen sonar la alarma: sin un

fondo dedicado, los productores de marisco y sectores costeros quedarían en desventaja, sin poder competir en condiciones justas frente a inversiones más visibles.

Irlanda: urgencia de salvar financiación específica

Irlanda, aunque no se ha manifestado públicamente aún en los medios, se prepara para actuar. Tradicionalmente ha defendido la cohesión de fondos sectoriales pesqueros; se espera que reclame en la ronda de diálogo del Parlamento Europeo mantener la identidad y visibilidad del FEMPA, en línea con posturas institucionales previas sobre mantener apoyo directo a flotas y comunidades costeras .

Italia: presión desde el Mediterráneo

Organizaciones mediterráneas respaldadas por Europêche, presentes en Italia, alertan del efecto acumulativo del recorte: si tanto pesca como acuicultura pierden su fondo dedicado, los planes estratégicos de innovación tecnológica, sostenibilidad y transición ecológica se paralizarían . En respuesta, se pre-



Toda la cadena pesquera está preocupada por los recortes de ayudas

siona por mantener una partida mínima garantizada para asegurar continuidad de proyectos en puertos como Génova, Catania o Trieste.

Contexto continental y próximos pasos

1. Europêche, la gran Alianza Europea de la Pesca, advierte que el FEMPA estaría "diluido", sin nombre específico y encajado dentro de fondos más generales que podrían restarle visibilidad, impacto y recursos
2. Francia e Italia presionan para que se conserve un «sello» pes-



		REPARACIÓN NAVAL MARINE REPAIRS
		OFICINA TÉCNICA TECHNICAL DEPARTMENT
		REPUESTOS SPARE PARTS
		SERVICIOS T+i (Tecnología+innovación) T+i SERVICES (Technology+innovation)
		DPTO. MONITORIZACIÓN MONITORING DPT.
		EFICIENCIA ENERGÉTICA ENERGY EFFICIENCY
	LLOYD'S SERVICE SUPPLIER	
	VERIFICACIÓN NOX NOX VERIFICATION PROCEDURE	

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

quero en los fondos, evitando que proyectos como transición energética, modernización de flotas o apoyo a jóvenes profesionales se queden sin respaldo.

3. Irlanda, junto a otros Estados marítimos, anticipa duras negociaciones en el PE: buscará rescatar la dotación específica y visibilidad del FEMPA ante la pérdida de identidad de la pesca.

4. Grecia, sacudida por el escándalo de gestión de fondos agrícolas, observa con recelo cómo podría repetirse el descontrol en el área marítima si no se blindan recursos ni supervisión.

La propuesta de la Comisión Europea de integrar el actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (EMFAF / FEMPA) dentro de un gran fondo multifuncional ha provocado un frente común entre varios grupos del Parlamento Europeo. Cada grupo mayoritario ha desarrollado su propia estrategia, con el objetivo de proteger la identidad presupuestaria del sector pesquero.

PPE (Partido Popular Europeo)

Postura: Firme rechazo a la “dilución” del FEMPA en un fondo común.

Estrategia: Liderazgo en el Comité de Pesca (PECH) con representantes como Carmen Crespo Díaz.

Proponen mantener una línea presupuestaria específica, visible y vinculante para la pesca.

Apoyan aumentar el porcentaje del presupuesto para la pesca dentro del MFF.

Reivindican la soberanía del Parlamento Europeo en definir las partidas y evitar imposiciones de la Comisión.



El Ministro Planas con el comisario Kadis

Objetivo: Garantizar financiación diferenciada para flotas, formación y modernización.

S&D (Alianza de Socialistas y Demócratas)

Postura: Apoyo activo al mantenimiento de un fondo autónomo para pesca y acuicultura.

Estrategia: Coordinación con eurodiputados de zonas costeras, especialmente de Irlanda, Italia y Portugal.

Presión dentro del Comité de Presupuestos (BUDG) para condicionar la aprobación del MFF a cambios en la estructura del fondo.

Reforzar la vinculación del FEMPA con los objetivos sociales, como empleo joven y transición ecológica inclusiva.

Objetivo: Evitar que las zonas pesqueras desfavorecidas queden fuera de la transición ecológica por falta de recursos.

Renew Europe

Postura: Preocupación por la pérdida de visibilidad del sector pesquero, aunque abiertos a estructuras integradas si se garantiza transparencia.

Estrategia: Apoyan una reforma racional del presupuesto, pero exigen una “ventana clara” para la pesca.

Promueven la idea de un “marco azul inteligente” que integre sostenibilidad, innovación y competitividad.

Piden que los fondos estén ligados a resultados mensurables y respeten prioridades nacionales.

Objetivo: Modernización sin sacrificar el acceso de pequeñas flotas o regiones periféricas.

Verdes / Alianza Libre Europea (EFA)

Postura: Aceptan la reestructuración del fondo, pero insisten en una condicionalidad ambiental fuerte.

Estrategia: Promueven que cualquier ayuda del EMFAF esté condicionada a planes de reducción de la huella ecológica y pesca sostenible.

Apoyan que parte del presupuesto pesquero se canalice hacia descarbonización, investigación y acuicultura de bajo impacto.

Se muestran más flexibles respecto a la fusión de fondos, siempre que no se pierda trazabilidad.

Objetivo: Convertir el nuevo fondo en una herramienta de transición ecológica real, no de subvención estructural sin control. 🌊

Compromiso

Hacer del transporte
marítimo una alternativa
eficiente y más sostenible

Kadis aterriza en Vigo con promesas de equilibrio entre pesca y sostenibilidad

Costas Kadis llegó a Vigo cargado de propuestas moderadas, voluntad de diálogo y decisión de caminar hacia un equilibrio sostenible. Su discurso buscaba calmar inquietudes tras la implacable política europea de restricciones. Ahora, el sector – apoyado por políticos y administraciones – exigirá que las buenas palabras se traduzcan en reformas concretas del reglamento, nuevos fondos para la flota y un marco de apoyo real en los próximos años. El reto es combinar conservación ambiental con viabilidad económica, frente a un futuro donde el mar es motor y sustento de vida.



Costas Kadis se compromete a respetar el componente socioeconómico en los desafíos inmediatos que afronta el sector

1. Bienvenida en Vigo: el mar en el ADN de Galicia

Costas Kadis, el comisario chipriota de Pesca y Océanos, arribó en Vigo, marcando su primera visita institucional a Galicia desde que asumió el cargo a finales de 2024. Su aterrizaje no fue casual: Kadis quiso comprobar en persona el profundo arraigo marítimo de la región, donde 76 de las 83 ramas de actividad económica están ligadas al mar. Con una sonrisa, el comisario reconoció que basta caminar por las calles olívicadas para entender que Galicia “está construida con sal”, y sus gentes, “con salitre en el genoma”.

2. Prioridad: equilibrio entre pesca, empleo y medio ambiente

Desde los primeros minutos, Kadis transmitió un mensaje inequívoco: quiere mantener siempre presente el componente socioeconómico del sector pesquero. “No vamos a olvidar nunca la importancia social y económica de la pesca en la UE. Garantizaremos un equilibrio entre los desafíos económicos inmediatos y la urgente protección del medio marino”, afirmó.

3. El controvertido veto al palangre de fondo

Uno de los puntos más delicados fue la decisión judicial que avala el cierre de 87 zonas al arrastre de fondo, un veto nacional que extiende su alcance al palangre de fondo, pese a que los pescadores argumentan que este arte tiene impacto mínimo sobre el fondo marino. Kadis recalcó que la prohibición se basó en "los mejores datos científicos disponibles" para proteger los espacios marinos vulnerables (EMV). Sin embargo, subrayó su postura crítica: "No estoy a favor de una prohibición general. Debemos trabajar caso por caso, basándonos en datos científicos y, llegado el momento, considerar ajustes normativos".

4. Puertas abiertas al cambio legislativo

Kadis no cerró la puerta a cambios normativos que excluyan al palangre del veto, siempre que se avale con informes científicos sólidos. "Entiendo que hay una petición para modificar la normativa, pero debe estar respaldada con evaluación de impacto y ciencia", explicó. Asimismo, confirmó que la Comisión ha realizado estudios sobre el palangre, y que está dispuesta a considerar tanto un recurso técnico-jurídico como una modificación del reglamento de 2016, si se demuestra su selectividad y bajo impacto ambiental.

5. Balance sectorial y desafíos en Galicia

Kadis calificó al sector gallego como igualitario y lleno de empuje: "He visto un sector fuerte, con voluntad y pasión por afrontar retos y asegurar un

El comisario abre la puerta a excluir el palangre del veto al arrastre si hay evidencia científica suficiente y se revisa el reglamento de 2016

futuro sostenible y competitivo". Reconoció los múltiples desafíos que enfrentan las pesquerías europeas: cambio climático, declive de stocks, brechas generacionales, pesca ilegal, y tensiones geopolíticas. Pero también valoró los esfuerzos de los pescadores gallegos, afirmando que "Galicia sabe cómo compatibilizar los aspectos sociales, económicos y medioambientales".

6. Necesidad de actualizar la PPC: hacia 2040

El comisario considera que la evaluación en curso de la Política Pesquera Común (PPC) definirá si es suficiente o necesita reformas profundas. Explicó que se prestará atención a los tres principios del desarrollo sostenible y que el estudio sobre la obligación de desembarque será clave para usar la evaluación como base de una visión a largo plazo (hasta 2040) para una pesca "resiliente, competitiva y sostenible".

7. La flota envejece, el consumo baja y la regeneración avanza

"Observamos una contracción de flota y descenso del consumo de pescado", dijo Kadis. Atribuyó ambos fenómenos a factores estructurales y a la recuperación de hábitats pesqueros. Anunció una campaña europea para promocionar productos del mar por su calidad, trazabilidad y sostenibilidad. Subrayó que la renovación de la flota, mejora de condiciones laborales y formación de jóvenes son esenciales, llamando a un esfuerzo concertado.

8. FEMPA: nueva financiación para el siglo XXI

Sobre el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA), Kadis señaló que puede financiar innovación, eficiencia energética, selectividad de artes, ergonomía y seguridad a bordo. Sin embargo, la inclusión de subvenciones para la construcción de nuevos buques dependerá del resultado de la evaluación de la PPC.

El sector exige hechos concretos: reformas normativas, apoyo financiero a la flota y renovación generacional para asegurar el futuro de la pesca

Encuentro con Cepesca: "Queremos hechos, no solo palabras"

En su visita a Vigo, Kadis se reunió con la Confederación Española de Pesca (Cepesca). Javier Garat, su secretario general, subrayó la voluntad de diálogo, pero ha establecido cinco temas urgentes:

-Revisión del veto al palangre.

-Viabilidad de la flota del Mediterráneo occidental tras años de restricciones.

-Futuro de acuerdos pesqueros con países terceros (Angola, Kenia, Guinea, Gabón, Senegal).

-Diseño del próximo marco financiero UE (2028-2034).

-Simplificación del Reglamento de Control, con excepción de tolerancia atunera y puertos autorizados en terceros.

Garat remarcó: "Las promesas deben acompañarse de hechos concretos y rápidos para restablecer la confianza del sector".

10. Visita al buque Intermares: formación y diplomacia azul

En el buque escuela A-41 Intermares, Kadis destacó el valor de la formación. "Es más que una plataforma: forja compromiso y profesionalidad. Es crucial para frenar la sangría de profesionales y preservar conocimientos valiosos". Expresó su deseo de que esta embarcación se convierta en "herramienta de diplomacia pesquera", apoyando campañas conjuntas con países con los que la UE mantiene acuerdos.

11. EFCA: alianza con la policía azul

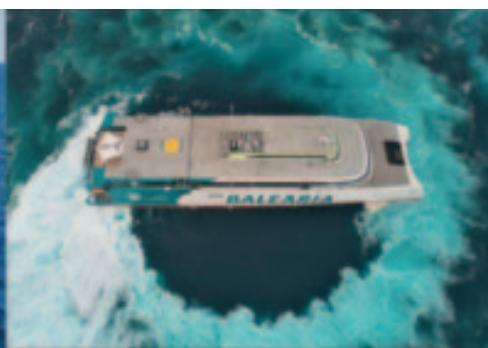
En la sede de la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA), Kadis alabó el rol de España como único Estado miembro con certificación ISO en control de pesca. Subrayó que la EFCA actúa junto con organismos nacionales para asegurar una actividad pesquera legal, sostenible y transparente. El comisario valoró el acceso compartido a los datos de inspección y la vigilancia marítima, "porque la pesca ilegal no entiende de fronteras".

12. Protestas ambientalistas: otra señal para ajustar el rumbo

Durante la jornada, un grupo de activistas de Greenpeace y Ecologistas en Acción protestó frente a la sede de la EFCA, pidiendo cambios drásticos en la pesca industrial. Kadis recibió el mensaje con serenidad: "Comprendo que hay preocupación, pero nuestro objetivo es dialogar y buscar soluciones que combinen viabilidad económica y protección mar" afirmó.

13. Encuentros finales: lonja, sector y bateas

En la lonja de O Berbés, Kadis comprobó de cerca los procesos de subasta y recogida de frutos del mar. Finalizó su agenda con reuniones en la Delegación del Gobierno y un paseo en batea por la ría de Vigo, acompañado de autoridades autonómicas, portuarias y eurodiputados. El comisario cerró su visita con una llamada a "unir fuerzas entre sector, autoridades y ciudadanía para que cada domingo nos sintamos orgullosos de la profesión, el mar y Galicia".



Innovación en la canalización de fluidos: eficiencia y ahorro

protecnavi.es



 **protecnavi**

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

Cantabria pide más comunicación, coherencia normativa y apoyo a la flota artesanal

La pesca en Cantabria en el centro del debate: preocupaciones y propuestas desde Castro Urdiales fue el título de la mesa redonda en el que se han abordado las preocupaciones del sector. La cita reunió a representantes de las cofradías de San Martín, Santoña, Colindres y Castro Urdiales, junto al Grupo de Acción Costera (GAC) Oriental de Cantabria, organizaciones de productores y responsables institucionales. Entre los participantes destacaron: Roberto Gutiérrez, gerente del GAC Oriental, Alejandro Garmendia (San Martín), Miguel Fernández (Santoña), Sergio Valle (Colindres), Eustaquio Cuesta (Castro Urdiales), César Nates, presidente de la OPACAN), Pedro Pardo, presidente de APECAC y Alberto Rentería, productor de pesca de altura.

Moderada por el periodista Santiago Redondo (cadena SER), la discusión tuvo como eje las amenazas actuales: sobreexplotación de recursos, crisis económica, impacto ambiental, regulaciones excesivas y burocracia.

Identidad marinera en peligro

Roberto Gutiérrez abrió la sesión recordando que "la pesca está en el ADN de la zona oriental de Cantabria" y advirtió: "Cantabria no puede vivir de espaldas al mar, es nuestra identidad". Subrayó el progreso tecnológico de la flota, y defendió que hoy se puede "vivir dignamente" de la pesca, aunque sea necesario dignificar su imagen. En su opinión, hay que transmitir tanto las dificultades como los beneficios de la actividad —calidad de vida, seguridad y vacaciones— para promover el relevo generacional.

Costes laborales e infraestructuras

Alejandro Garmendia contrastó la realidad de la pesca costera actual con décadas atrás, apuntando que, pese a mejoras en barcos y salarios, enfrentan una crisis de capturas —especialmente de verdel y bonito— y falta de interés juvenil. Criticó la burocracia y la desventaja competitiva frente a grandes flotas extranjeras. Sin embargo, recalcó su apuesta por inversores públicos y privados para reforzar el sector.

Administración vs. realidades locales

Miguel Fernández (Santoña) exigió participación activa de la Consejería de Pesca en el diálogo. Dicho organismo ha reclamado ayudas extraordinarias ante la caída del verdel, dijo. También denunció que la burocracia genera sanciones desproporcionadas: "Si te pasas 25 kg, pueden multarte con hasta 20.000 euros". Exigió coherencia entre normas europeas y situaciones reales en Cantabria.

Flotas reducidas y costos insostenibles

Eustaquio Cuesta (Castro) describió la reducción drástica de la flota artesanal: de casi 40 barcos se ha pasado a 8 actualmente, con promedio de edad alto y relevo casi nulo. Los costes fijos de cofradías pequeñas se vuelven inviables con menos descargas. Cuestionó la falta de infraestructuras locales —grúas, hielo, acceso— que ahogan la actividad.

Solidaridad comarcal y aprovechamiento de fondos

Gutiérrez recordó que la zona oriental concentra el 75% de la pesca regional y urgió a aprovechar programas europeos, estatales y autonómicos, especialmente con el nuevo marco económico 2028-2034. Además, alertó del impacto de la contaminación marina —plásticos, vertidos—, un daño mayor que no es causado por pescadores, pero afecta gravemente los re-

cursos.

Representación y financiación

César Nates (OPACAN/Federación de Cofradías) expuso la paradoja: las cofradías no son reconocidas por Europa, pero los puertos son receptores de ayudas. Denunció que Bruselas no entiende la pesca artesana y que los fondos se orientan hacia la pesca industrial. Acusó una fuerte reducción del presupuesto europeo: "Mientras quintuplican defensa, recortan pesca un 66 %". También advirtió que esa narrativa negativa ahuyenta a jóvenes.

Mareas, infraestructuras y comunidad

Sergio Valle (Colindres) explicó que las mareas y la acumulación de arena impiden la entrada de barcos, afectando a compradores. Además, la falta de formación y motivación entre jóvenes impide relevo generacional. Denunció que muchos titulados náuticos no quieren embarcar. Y reconoció que, a pesar de ello, hubo una campaña buena de bonito y anchoa.

Artes menores

Pedro Pardo (APECAC) habló desde la experiencia de 45 años. Reconoció que jamás vio un 10 % del verdel: "La flota costera vive del verdel, y este año no ha pescado ni el 10 %". Aunque la pesca sea sostenible, si no es rentable, no sirve. Llamó a dejar de lamentarse y buscar alternativas.

Pesca de altura, crisis de mandos

Alberto F. Rentería (pesca de altura) recordó la drástica reducción de flota desde 1981. La actividad genera buenos ingresos —un patrón puede ganar hasta 100.000 €— pero no hay relevo: la edad media es alta, faltan mandos. La nueva formación náutica ya no incentiva la carrera profesional en el mar.

Mensajes positivos y futuro

Gutiérrez insistió en la necesidad de comunicar mensajes positivos “para atraer personas al mar” y dejar la imagen de supuesta precariedad. Las empresas pesqueras modernas ofrecen salarios dignos, condiciones seguras y descansos. El impulso educativo y el reconocimiento social son clave para retener el talento y asegurar la continuidad.

Conclusión

La mesa redonda dejó en evidencia un sector en tensión, con múltiples frentes abiertos:

Sobreexplotación y fluctuaciones drásticas en las capturas

Crisis económica por costes crecientes y precios volátiles

Burocracia excesiva que penaliza errores leves

Impacto ambiental ajeno al sector, pero que reduce recursos

Falta de relevo generacional y escasa valoración social

Ineficiencia institucional y falta de coordinación con las administraciones

Oportunidades claras:

Flotas modernas y seguras con capacidad económica

Existencia de fondos europeos y autonómicos por gestionar

Mercado local que podría valorizar el producto artesano

Vocación continuada de una pesca sostenible y circular

La principal conclusión que emergió fue la urgencia de transformar la comunicación (hacia la sociedad, juventud y administración), poner en valor lo que ya funciona, reclamar coherencia normativa, y preparar un mapa estratégico que combine innovación, formación y financiación para garantizar el futuro de la pesca. La cita finalizó con el compromiso de seguir el diálogo y pasar cuanto antes a la fase operativa. 



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

"El palangre europeo está en juego"

Joaquín Cadilla (ORPAGU) y Juan Martín Fragueiro (Interfish) alertan sobre el futuro de la pesca de superficie. En un diálogo franco, técnico y cargado de preocupación por el futuro del sector, Joaquín Cadilla, presidente de ORPAGU, y Juan Martín Fragueiro, representante de Interfish, analizaron el momento delicado que vive la flota palangrera de superficie en Europa. Las tensiones regulatorias, la competencia desleal, la caída de precios y la falta de relato sectorial dibujan un escenario donde la resiliencia debe ir de la mano de la estrategia.



Joaquín Cadilla de ORPAGU.

Regulación internacional: ¿protección o barrera?

Cadilla: La última reunión del IOTC (Comisión del Atún del Océano Índico) es positiva en lo estructural. Por fin se avanza en regular el pez espada, se ratifican técnicas como la cinturera y el barrazo. Es lo que nos protege. Una pesquería desregulada es una pesquería expuesta.

Fragueiro: Totalmente. Se ha pasado de una organización opaca a otra más activa. Hay que estar encima, pero la dirección es la correcta. Lo importante será cómo se reparten los esfuerzos y cómo se gestionan. Si no hay reglas, desaparecemos.

La trampa de las aletas y el doble rasero internacional

Fragueiro: Llevamos desde 2013 aplicando la norma europea que exige que las aletas de tiburón permanezcan adheridas al cuerpo. Mientras tanto, China, Japón, Corea y Taiwán han logrado introducir excepciones que les permiten separarlas, etiquetarlas y venderlas por separado. Eso es competencia desleal.

Cadilla: Exacto. Y es más: nosotros tenemos que descongelar parte del pescado para cortar correctamente la aleta, lo que suma costes. Lo que antes nos negaron –etiquetar individualmente cada aleta– ahora se acepta en foros internacionales. ¿Por qué la UE no revisa esta posición?

"Estamos soportando una grave competencia desleal"

Dependencia de la tintorera: una verdad silenciada

Fragueiro: Sin la tintorera, el palangre de superficie es inviable. No solo por rentabilidad, sino porque sin ella las mareas se alargan y los costes se disparan.

Cadilla: Hay que decirlo claro: no se puede mantener una flota solo con el pez espada. La tintorera es clave. Afortunadamente, en el IOTC hubo un científico que escuchó al sector, entendió la dependencia socioeconómica y frenó la prohibición del uso de alambre. Esa interacción entre ciencia y flota es vital.

Crisis de precios y hundi-

Sectores pesqueros. Palangre de superficie

miento de mercados

Fragueiro: El precio del pez espada lleva casi dos años en caída libre, cuando antes eran ciclos de dientes de sierra. El mercado europeo está inundado: toneladas desde Portugal, Ecuador, incluso China. Muchas veces, con armadores españoles bajo bandera extranjera.

Cadilla: El segmento más afectado es el de peces medianos (10-30 kg), el que más se demanda por menor contenido en mercurio. Pero ahora lo compran solo dos operadores en España. Un oligopolio que marca precios. Y en Italia, uno de los principales mercados, han vuelto a pescar localmente y no compran fuera. El mercado se ha estrechado.

La ciencia, presionada y mal usada

Cadilla: El caso del marrajo es ilustrativo. Se ha recortado un 60% la cuota este año pese a que todos los patrones coinciden en que hay abundancia. Nos dicen que hay riesgo de extinción, pero los barcos escapan literalmente de ellos. La ciencia está siendo usada para justificar posturas políticas o emocionales.

Fragueiro: Si no podemos pescar marrajo, que se diga claramente por razones sociales. Pero no se disfraze de ciencia. En Azores hubo casos donde se prohibía su pesca cuando lo que pasaba era que había más marrajos que nunca. No se puede legislar contra la evidencia empírica.

Desgaste y desánimo en el sector

Fragueiro: El ánimo no ha mejorado, ha empeorado. Y más con esta crisis de precios. En ferias y reuniones, se vuelve a hablar de desguace. Nadie quiere tirar la toalla, pero los márgenes se han evaporado.

Cadilla: Algunos armadores lo dicen claro: "en mal momento nos metimos en esto". Y tienen razón: exportar pierde sentido, el consumo nacional baja, la transformación apenas da para cubrir costes.



Juan Martín Fragueiro, de INTERFISH

¿Hay salida? La clave está en la promoción

Fragueiro: Tenemos herramientas: la interprofesional Interfish está diseñada para la promoción. No podemos competir en precio, pero sí en valor, salud y trazabilidad. Tenemos que comunicar la evidencia, lo que dice la ciencia médica sobre los beneficios del pez espada y la tintorera.

Cadilla: Hay que salir de la trinchera, dejar de responder a ataques y producir nuestro propio relato. Lo que funciona no son los comunicados del sector, sino que cardiólogos y nutricionistas hablen del pescado. Eso mueve opinión pública, eso llega a Bruselas. Una conclusión compartida: organización o extinción

Fragueiro: O actuamos ya y cambiamos el mensaje, o el sector se hunde. Necesitamos promoción sostenida, estructurada, con evidencia científica real. No podemos seguir invisibles.

La colección La Valija Diplomática es un proyecto editorial impulsado por la Asociación de Diplomáticos Españoles y dirigido a favorecer la publicación de obras inéditas por parte de diplomáticos, aprovechando sus experiencias y vivencias personales y profesionales.

Fue fundada en el año 2000 por el embajador Alonso Álvarez de Toledo, quien dirigió la colección durante quince años.

La «valija» es el sistema de correo diplomático. El mecanismo a través del cual históricamente, y aún en nuestros días, los ministerios de Asuntos Exteriores y las misiones diplomáticas se intercambian la documentación oficial, incluido el material de promoción de la cultura española.

La A.D.E. ha querido recuperar esta denominación para reunir bajo su paraguas todas las expresiones culturales de los miembros de la Carrera Diplomática.

Con esta colección pretendemos rendir un servicio más a la sociedad española, difundiendo las culturas con las que entramos en contacto a través de nuestro servicio público, y potenciando la faceta de divulgadores culturales de todos los diplomáticos.

Javier Elorza

AL LÍMITE DE LO IMPOSIBLE

Negociaciones pesqueras españolas en África (1979-1985) y en Bruselas (1986-1995)

OTRAS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

Un año a la frontera
CARLOS HEREDIA ELIZ

La Batalla de las Alpujarras
DANIEL MONTELA BURILLO

La memoria de Juan
JUAN LUJANO

El rol del que no se ve
ALONSO ÁLVAREZ DE TOLEDO

Don Kíngpin y el comercio de la China actual
JOSE DE LA MORENA GARCÍA

De Roma a Madrid
ANTONIO GARCÍA

De Cuba a Colombia
JUAN PRAT Y COLE

Esta es la historia de las negociaciones pesqueras a lo largo de la costa africana, desde Marruecos a Seychelles, que España tuvo que llevar a cabo al final de los años 70 y durante los 80 y 90, cuando fueron explotados de los caladeros de pesca que habíamos venido frecuentando con anterioridad.

El nuevo derecho del mar, y muy especialmente la extensión del control y de la jurisdicción hasta las 200 millas desde las líneas de base —espacio denominado Zona Económica Exclusiva (ZEE)—, representaba la expulsión de todas las flotas extranjeras que habían en esos caladeros, a menos que se suscribieran acuerdos que permitieran seguir ejerciendo su actividad.

Las negociaciones que se desarrollaron fueron decabridas y descarnadas ya que suponían el poder o no continuar con esta actividad. En ese momento ni la Administración española ni el sector pesquero estaban preparados para hacer frente a esa revolución, en la que se jugaba el futuro de miles y miles de barcos, de sus tripulaciones y de toda la industria en tierra que acompañaba a este sector. Se empezó desde cero y hubo que negociar con una docena de países a machamartillo en un ambiente obligado y tenso donde los armadores y tripulantes se jugaban la supervivencia o la desaparición.

Al límite de lo imposible narra las confrontaciones y las negociaciones a las que España tuvo que enfrentarse y en donde el autor, Javier Elorza, jugó un papel decisivo.

JAVIER ELORZA

Diplomático, jefe y consejero de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Rabat (octubre 1975 - marzo 1979), subdirector general de Economía y Planificación Pesquera y responsable de las relaciones pesqueras internacionales al sur de Gibraltar (África, América del Sur y Caribe, Oceanía e Índico). Además también formó parte de la Subsecretaría de Pesca del Ministerio de Transportes, primero, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, después (junio 1979 - agosto 1981). Ha sido Embajador Representante Permanente Adunto ante las Comunidades Europeas (CE) (1985-1991), y Embajador Representante Permanente ante la Unión Europea (1994-2000).

Drones, inteligencia artificial y reciclaje satelital lideran la innovación en la pesca del atún

La pesca del atún se encuentra en plena transformación tecnológica. Lo que durante décadas fue una actividad tradicional, hoy está en el epicentro de la innovación marina gracias al trabajo de empresas como Marine Instruments y Satlink, líderes en el desarrollo de soluciones digitales, satelitales y sostenibles aplicadas a la captura de túnidos tropicales. La combinación de inteligencia artificial, economía circular y vigilancia remota promete revolucionar la forma en que se gestiona este valioso recurso pesquero..

Una de las iniciativas más recientes y ambiciosas es el Blue Recovery Programme, presentado por la gallega Marine Instruments, y que persigue un objetivo tan simple como disruptivo: recoger, reciclar y revalorizar las boyas satelitales utilizadas en la pesca de atún antes de que se conviertan en residuos marinos.

Cada año se pierden en los océanos miles de dispositivos electrónicos usados en la pesca de cerco, que incluyen geolocalizadores, sensores y emisores. Hasta ahora, su destino final solía ser el olvido bajo las aguas o, en el mejor de los casos, su retirada sin aprovechamiento. El Blue Recovery Programme busca cambiar eso con la creación de una red logística internacional para recoger las boyas en desuso, clasificarlas y, cuando sea posible, repararlas o reutilizar sus componentes.

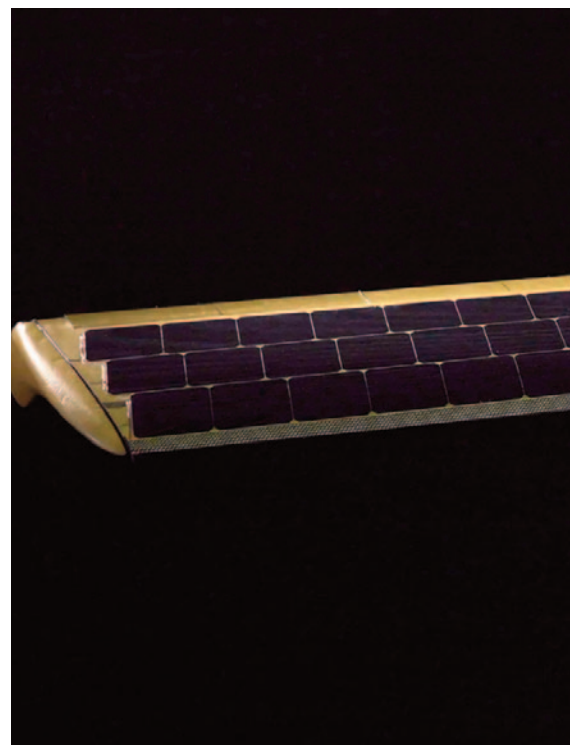
“Queremos evitar que la tecnología que ayudó a mejorar la sostenibilidad

de la pesca termine contribuyendo a la contaminación marina”, explican desde Marine Instruments, que ha sumado a esta causa a ONGs, entidades regionales y grandes compañías atuneras de todo el mundo.

El proyecto forma parte de una estrategia más amplia de la compañía, que reinvierte un porcentaje significativo de su facturación en I+D, con un equipo de casi 80 ingenieros desarrollando soluciones a medida para flotas de los tres principales océanos donde se pesca atún tropical: Atlántico, Índico y Pacífico.

Tunadrone: inteligencia artificial sobre las olas

Entre los desarrollos estrella de la firma se encuentra el Tunadrone, un dron solar autónomo diseñado específicamente para el sector atunero. Equipado con cámaras y sensores de

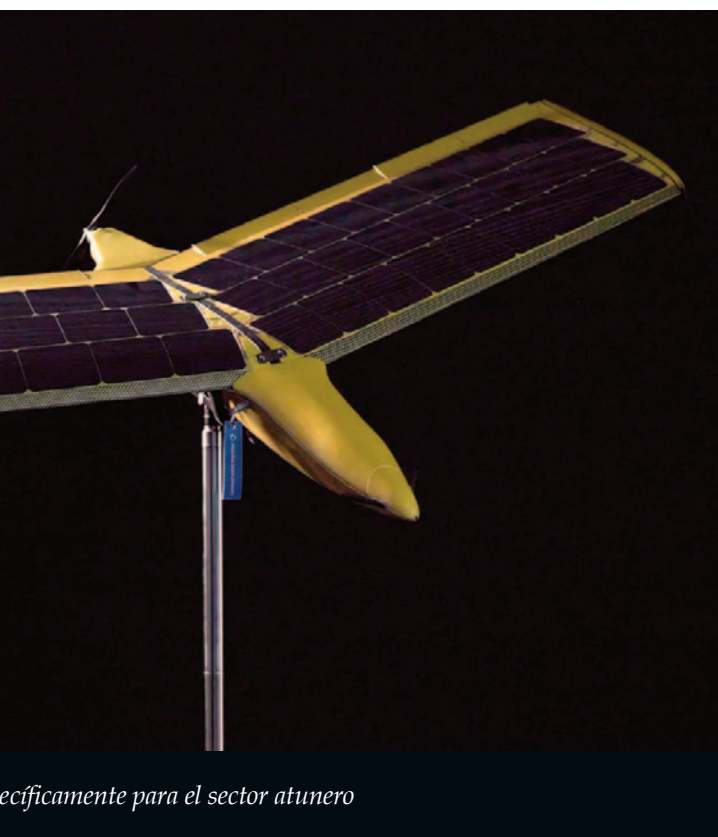


El Tunadrone, un dron solar autónomo diseñado especialmente para la pesca de atún.

Marine Instruments, Satlink y Zunibal lideran una revolución tecnológica en la pesca de atún con soluciones

última generación, el aparato puede recorrer zonas de pesca, enviar imágenes en tiempo real y, gracias a un sistema de inteligencia artificial, detectar automáticamente señales de actividad biológica que puedan indicar la presencia de atunes.

“Cuando el sistema detecta un patrón de interés, alerta al patrón del barco con un mensaje: ‘Aquí hay algo’”, detallan desde la empresa. El dispositivo reduce la necesidad de maniobras de búsqueda intensiva, lo que ahorra combustible, tiempo y



eficazmente para el sector atunero

emisiones. Su acogida en el sector ha sido “muy positiva”, y ya hay pedidos en curso de varias flotas internacionales.

Aunque muchos de sus nuevos proyectos siguen siendo confidenciales, Marine Instruments avanza que “la innovación va más allá del atún” y ya se extiende a sectores como la acuicultura, la vigilancia marina e incluso la defensa marítima.

El papel de Satlink y la trazabilidad global

Junto a Marine Instruments, Satlink también juega un rol fundamental en la modernización de la pesca de atún. Especializada en tecnología satelital y análisis de datos, esta empresa ha desarrollado sistemas de seguimiento electrónico que permiten controlar toda la trazabilidad del producto, desde el momento de la captura hasta su llegada al consumidor. Sus dispositivos a bordo permiten registrar automáticamente capturas, descartes y movimientos de la flota, cumpliendo con las exigencias internacionales de sostenibilidad y transparencia. La colaboración con organizaciones científicas y gobiernos permite también verificar la le-

Un ecosistema de innovación

Junto a Marine Instruments y Satlink, Zunibal es otra de las empresas tecnológicas que lidera la transformación digital del sector atunero. Con sede en el País Vasco, Zunibal se ha especializado en boyas inteligentes, sensores acústicos y software de análisis oceanográfico, que permiten mejorar la eficiencia en la localización de cardúmenes y reducir capturas no deseadas. Sus desarrollos incluyen boyas ecológicas con menor huella ambiental, y algoritmos que procesan en tiempo real los datos obtenidos por ecosondas para determinar el volumen estimado de atún bajo un FAD (dispositivo de concentración de peces).

La compañía también trabaja en colaboración con centros científicos y flotas internacionales para desarrollar modelos predictivos del comportamiento del atún tropical según variables como temperatura, salinidad, o corrientes oceánicas. Este enfoque basado en datos permite a los armadores tomar decisiones más precisas y sostenibles, limitando el esfuerzo de pesca y optimizando los desplazamientos de las embarcaciones.

galidad y el origen de las capturas, una herramienta clave en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

Un sector tradicional que apuesta por el futuro

Estas iniciativas representan un cambio de paradigma en un sector a menudo criticado, pero que está haciendo esfuerzos concretos para reducir su impacto ambiental y mejorar la gestión de los recursos marinos. Tanto Marine Instruments como Satlink coinciden en que la tecnología es una aliada indispensable para asegurar la viabilidad ecológica, económica y social de la pesca del atún en las próximas décadas.

Con proyectos como el Tunadrone, el Blue Recovery Programme o los sistemas de observación electrónica, el sector atunero demuestra que es posible combinar innovación con sostenibilidad, sin renunciar a la competitividad. La pesca del futuro ya no es solo una cuestión de redes y barcos: es también una historia de datos, sensores, inteligencia artificial y responsabilidad ambiental.

Los astilleros se mantienen con mucha actividad afrontando la transición energética

La industria naval española se mantiene activa en 2025, con pedidos que reflejan abordar la transición energética: barcos híbridos, ferris de gas, pesqueros ecológicos y offshore, así como otros para el ámbito de la defensa y seguridad: patrulleras oceánicas para Guardia Civil y flotas de rescate. En cuanto al sector pesquero y comercial suman congeladores, bunkering o pesca pelágica sostenible. No obstante los astilleros afrontan la diversificación: hacia refitting, reparación y buques especializados offshore. De esta manera, los próximos meses serán clave para cerrar los ciclos de entrega y anunciar nuevos contratos, especialmente hacia flotas ecológicas y buques de alta tecnología.

En el caso Armón tiene que entregar: buque oceánico Guardia Civil, remolcador / patrulleras para Suecia, y e-CSOV. Murueta seguirá con sus construcciones de barcos especiales, bunkering y pesqueros. Zamakona concluirá el viva-fish transport y pesquero ecológico; botadura probable de más remolcadores. Metalships espera comenzar nueva construcción offshore. Gondán y Carceller apuntan a encargos tradicionales de pesca o patrulla en cartera.

Así, varios astilleros nacionales avanzan en programas de construcción naval con un marcado enfoque en buques pesqueros de última generación, patrulleras oceánicas y buques mercantes, respondiendo tanto a demandas públicas como a encargos privados. A continuación, los principales desarrollos y previsiones.



Los astilleros cierran ciclos de entrega y contratan nuevos buques.

Astillero Murueta (Erandio, Bizkaia) ganó prestigio con el Buque “Bahía Levante”: primer buque de bunkering híbrido del mundo, ya operando en Algeciras para Cepsa. Ahorra hasta un 35 % en emisiones. En cuanto a pesqueros congeladores cuenta con la construcción del “Sisimiut” (82 m) para Royal Greenland. En cuanto a proyectos apuntan a varios nuevos barcos especiales, posiblemente pesqueros o auxiliares, en cartera hasta fines de 2025 .

Astillero Zamakona (Santurtzi y Pasaia) cuenta con un barco de transporte de pescado vivo: diseño noruego gracias a ingeniería NSK, en construcción, así como un pesquero pelágico ecológico: construido para la naviera danesa Gitte Henning, con tecnologías de eficiencia energética, propulsión dual y casco optimizado, aunque todavía se sigue hablando de las repercusiones posi-

tivas del Remolcador de salvamento “Heroínas de Sálvora”: botado para Salvamento Marítimo .

Astilleros Armón (Vigo, Gijón, Navia, Burela) es el más activo de todos con el buque oceánico para la Guardia Civil: contrato de 34,9 M€, con entrega prevista a mediados de 2025, incluye 2 unidades auxiliares. A esto se le une el E-CSOV para mantenimiento de parques eólicos encargados por Bibby Marine: proyecto en fase de ensamblaje.

Cuenta con diversos buques en sus gradas: oceanográficos (para organismos de Irlanda, México, Argentina...) y remolcadores, Cabe recordar que su Ferri de gas cero emisiones para Baleària fue galardonado en 2023, marca su experiencia en buques cero-emisión .Sus oceanográficos para clientes italianos y sudamericanos están próximos a entregar.

En cuanto a **Nodosa** (Marín) cuenta con el superarrastrero para Argentina – Pesantar, con contrato firmado en el primer trimestre de 2025; será un buque factoría de 85 m de eslora para la captura de merluza negra. Se prevé su entrega en abril de 2027 e incorporará tecnología de eficiencia energética y planta de procesamiento a bordo, con capacidad de producción diaria de hasta 80 t de pescado. También está el Arrastrero factoría “Voyager” – Nueva Zelanda, segundo pedido reciente, en fase avanzada de ensamblaje. Tendrá 79 m de eslora y se entregará en 2026. Diseñado con enfoque en eficiencia energética, sostenibilidad, harina y aceite a bordo, con equipos de Naust Marine. También está el Remolcador “Cristina A” – Amare Marín, el 7 remolcador para este armador: 27,9 m de eslora, 250 GT y 6 tripulantes. Está diseñado como un buque versátil de remolque de altura; actualmente en construcción.



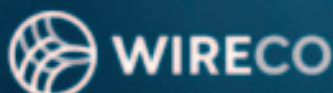
Astilleros Armón Burela entregó la patrullera “Cosaint” para la agencia aduanera de Irlanda

Por lo que respecta a **Metalships & Docks** (Vigo-Teis) está inmerso en la especialización offshore con la construcción de crucero a vela “Sea Cloud Spirit” y soporte offshore como

North Sea Giant. En la actualidad desarrolla refitting de remolcadores y reparaciones de buques logísticos de la Armada Española; prepara un retorno a nuevas construcciones.



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



MAIN OFFICE AND FACTORY
Rua do Castelo, 47 100
4475 - 130 Camarate
PORTUGAL
T +351 229 434 900
F +351 229 434 901
www.oliveira.com
info@oliveira.com.pt

USIAN BRANCH
União das Indústrias de Portugal
Av. da República, 1 e 3A
2000 - 232 Póvoa do Varzim
T +351 254 887 800
F +351 254 887 830

BRASIL BRANCH
Av. dos Banhos
3000 - 012 Guarulhos do Brasil
T +55 11 234 360 600
F +55 11 234 360 110





Freire Shipyards llevó a cabo el pasado mes de julio la botadura del Antia Conti.

Por último, entre las novedades que presenta el astillero **Freire Shipyards** está la construcción de un velero para Greenpeace que estará a la vanguardia de la responsabilidad ecológica y la capacidad marítima, reduciendo drásticamente la huella de carbono de este tipo de embarcaciones

En esta dirección Freire, de Vigo, ha sido seleccionado para el trabajo por su capacidad para alcanzar los máximos estándares ambientales, de sostenibilidad y derechos humanos

Los barcos son un emblema para Greenpeace: las herramientas más poderosas para enfrentar a los que destruyen el planeta y mostrar la belleza de un mundo que merece ser más verde y en paz

Greenpeace Internacional ha firmado un contrato para iniciar la construcción de un nuevo barco ecológico. Cuando esté terminado, el nuevo buque representará la vanguardia de la construcción na-

val ecológicamente responsable y demostrará que es posible ampliar la capacidad marítima y al mismo tiempo reducir drásticamente la huella de carbono.

El nuevo barco de Greenpeace será construido por el Astillero Freire, en Vigo. El astillero fue seleccionado después de un extenso proceso de licitación debido a su capacidad para construir este nuevo buque con los más altos estándares ambientales, de sostenibilidad y de derechos humanos. Será un velero y está diseñado para utilizar la menor cantidad posible de combustibles fósiles desde su lanzamiento y para hacer la transición a energía 100 % verde tan pronto como sea técnica y logísticamente posible.

Emblemas de Greenpeace

Cuando empiece la construcción del barco, la organización iniciará una campaña de recaudación de

fondos para poder financiar lo que será una plataforma única y poderosa para campañas por el medio ambiente y la paz.

Además de ser poderosas herramientas de campaña, los barcos de Greenpeace simbolizan los principios y valores de la organización: están en manos de las personas, son globales, innovadores y, con ellos, se llevan a cabo arriesgadas operaciones. La flota permite a Greenpeace llegar a lugares que no son visibles para la mayoría, confrontar a los saqueadores y contaminadores en alta mar y mostrar la belleza oculta de un mundo por el que merece la pena luchar.

Ahora más que nunca, además de exigir responsabilidades a aquellos que destruyen el medioambiente, Greenpeace debe liderar soluciones innovadoras que minimicen la explotación de la naturaleza y que construyan un futuro verde y en paz para todas las personas.

X10 TECHNOLOGY

MARINE INSTRUMENTS INTRODUCES: **DAWN SOUNDING DETAIL**



The new **DAWN SOUNDING DETAIL** functionality multiplies the soundings **x10** during dawn for better tuna identification.

With **DAWN SOUNDING DETAIL** it is possible to visualize and identify the typical vertical movements of the trophic chain, better distinguishing tuna from all the biomass species detected.



marineinstruments.es



M3iGO
SMART FISHING



Los astilleros llevan a cabo importantes cambios a nivel mundial por la presión de EE.UU.

Mientras que China continúa liderando el sector naval mundial en construcción de buques, con nuevos pedidos y cartera acumulada, la industria de astilleros cuenta con importantes cambios a nivel mundial. No obstante, los pedidos nuevos en China disminuyeron un 18 % en el primer semestre de 2025, debido a las investigaciones del Gobierno de EE. UU sobre sus instalaciones y posibles tarifas en puertos estadounidenses. Aún así, 133 de los 195 nuevos buques portacontenedores del periodo fueron contratados en astilleros chinos.

Sin embargo, Corea del Sur ha aprovechado su capacidad industrial naval en negociaciones con EE. UU., proponiendo inversiones en astilleros estadounidenses y colaboración en reparación naval para obtener términos favorables en cuestión de aranceles. Empresas clave como Hanwha Ocean y HD Hyundai ya colaboran con astilleros estadounidenses en proyectos de defensa y comerciales.

Por su parte, Incat Tasmania ha cerrado un contrato histórico para construir dos ferris eléctricos a batería de 129 m para la compañía danesa Molslinjen. Las embarcaciones, diseñadas para transportar 1.483 pasajeros y 500 coches a más de 40 nudos, representan el mayor proyecto global de electrificación marítima y un hito para la industria naval australiana. La entrega del primer ferry se espera a finales de 2027, impulsando una expansión significativa en la planta de Hobart.

Mientras tanto, Canadá ha iniciado la construcción de un nuevo rompehielos polar de 520 pies, con un presupuesto



Imabari Shipbuilding, en la imagen, y Japan Marine United se han unido.

de C\$ 3.150 millones, como parte de su estrategia nacional para reforzar la presencia estratégica en el Ártico. El primer buque se espera esté listo en cinco años. Este proyecto forma parte de una iniciativa trilateral con Finlandia y EE. UU. para ampliar la flota de rompehielos ante la aceleración del deshielo ártico. Por otro lado, Japón impulsa una fuerte reestructuración de su industria naval, mediante la fusión de Imabari Shipbuilding y Japan Marine United, creación de un fondo estatal de ¥ 1 billón (~7.000 M USD), y nuevas alianzas con EE. UU., todo para reposicionarse frente a los astilleros chinos que dominan un 70 % del mercado.

La industria hindú también experimenta cambios. Mazagon Dock Shipbuilders (India) ha iniciado negociaciones para adquirir una participación del 51 % en Colombo Dockyard por valor aproximado de ₹450 crore (~53 millones USD). El objetivo es potenciar la capacidad exportadora y atención a pedidos de buques militares y civiles. Los

hindús de Larsen & Toubro ha anunciado su intención de invertir ₹1.000 crore (~120 millones EUR) en ampliar su complejo naval en Katupalli, Tamil Nadu.

El objetivo es fortalecer su capacidad productiva y competitividad frente a la creciente demanda en el mercado global.

Problemas en Escocia

En Europa, Ferguson Marine, astillero estatal de Escocia, afronta graves dificultades financieras tras sobrecostes en dos ferris, cuyo presupuesto podría haber triplicado el estimado original. El gobierno ha inyectado hasta £14,2 millones para su modernización. El nuevo CEO busca reactivar el histórico astillero con contratos como módulo estructural para fragatas Type-26. Y, en España, el naval gallego sigue acumulando el 70 por ciento de los contratos de nueva construcción de todo el país.



En atuneros congeladores productos TVMAC



tvmac



QUÍMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO INDUSTRIAL Y CONSTRUCCIÓN

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...





La alianza entre Navalia Meeting y la Blue Zone Forum posibilitará la celebración de un gran evento en Cádiz.

Cádiz será epicentro nacional de la economía azul y la industria naval con el Blue Zone Forum-Navalia Meeting 2025

Del 24 al 26 de septiembre, el Palacio de Congresos de Cádiz acogerá el Blue Zone Forum-Navalia Meeting 2025, la gran cita nacional vinculada al mar que convertirá a la capital gaditana en punto de encuentro para expertos, instituciones, empresas y emprendedores del sector naval y de la economía azul.

El evento, fruto de la alianza entre Navalia Meeting — el encuentro anual derivado de la feria naval más importante de España — y el Blue Zone Forum, promovido por la Zona Franca de Cádiz, reunirá a voces de prestigio na-

cional e internacional en un espacio que combinará ponencias, mesas redondas, talleres prácticos, stands expositivos y demostraciones en vivo de startups y empresas del sector.

Odile Rodríguez de la Fuente abrirá el encuentro

La bióloga y divulgadora científica Odile Rodríguez de la Fuente será la encargada de inaugurar el foro con una ponencia que marcará el inicio de un completo programa de actividades. Su participación refuerza la dimensión ambiental y de sensibilización del evento, siguiendo la estela de su padre, el naturalista Félix Rodríguez de la Fuente, pero con una mirada propia dirigida especialmente a las nuevas generaciones.

Cádiz, polo de innovación azul

El delegado del Estado en la Zona Franca de Cádiz, Fran González, destacó durante la presentación oficial que esta edición "consolida a Cádiz como polo de innovación en torno al sector azul y a la industria 4.0, uniendo la experiencia de Navalia con el modelo sostenible de la Zona Franca". Asimismo, subrayó la importancia de las alianzas con entidades como el Clúster Marítimo Español y el Clúster Marítimo Naval de Cádiz, que permiten ampliar la visibilidad del evento y generar nuevas sinergias a nivel nacional e internacional.

Por su parte, el CEO de Navalia, Javier Arnau, resaltó que la elección de Cádiz no es casual: "La ciudad es un referente naval gracias al papel crucial de sus astilleros en la construcción y reparación de buques. La unión de Navalia Meeting y Blue Zone Forum da lugar al mejor evento marítimo que se celebrará en España en 2025".

Un espacio para el networking y la innovación

El programa provisional, ya disponible para los interesados, incluye conferencias de alto nivel, zonas de exposición para patrocinadores y empresas, y un área específica para demostraciones en vivo. Además, se prevén actividades de networking y actos sociales diseñados para fomentar la colaboración entre los distintos agentes del ecosistema azul.

Con esta tercera edición del Blue Zone Forum y la incorporación de Navalia Meeting, Cádiz se consolida como foro internacional de referencia en innovación naval y economía azul, uniendo ciencia, sostenibilidad y tejido empresarial en torno a uno de los sectores estratégicos para el futuro económico y medioambiental del país.

Javier Arnau: "La elección de Cádiz no es casual puesto que la ciudad es un referente naval gracias al papel crucial de sus astilleros en la construcción y reparación de buques"



Las actividades de networking son material esencial de Navalia Meeting



La anterior edición en Las Palmas atrajo a mucho público

"Conxemar seguirá siendo motor global de innovación y sostenibilidad"

El presidente de Conxemar, Eloy García, repasa los 25 años de la feria internacional del congelado, sus logros, los retos que afronta el sector y la visión de futuro de una plataforma que ya es referencia mundial en pesca, acuicultura y economía azul.

1- ¿Qué recuerdos tiene de las primeras ediciones de Sapromar y del nacimiento de Conxemar en 1999? ¿Cuáles diría que fueron los momentos clave que impulsaron a Conxemar hasta convertirse en un referente mundial? En estos 25 años, ¿qué logros le parecen más significativos para la feria y para la industria que representa?

La creación de Conxemar en 1999 supuso una respuesta estratégica a la falta de visibilidad internacional del sector del congelado. Yo formaba parte ya de la de la Cooperativa de Armadores y estaba en la junta directiva de Anamer y Anavar, asociaciones muy importantes, representativas del sector extractivo. Los primeros años, partiendo de Sapromar, es-



Eloy García da a conocer las particularidades de Conxemar 2025.

tuvieron marcados por un fuerte empuje empresarial y colaboración. Diría que la profesionalización de la feria, su internacionalización progresiva y el acuerdo con la FAO para la celebración del Congreso Internacional, han sido hitos clave. Hoy, Conxemar es un motor para el acceso a mercados y la representación en las instituciones, beneficiando directamente a toda la cadena de valor.

2- ¿Qué novedades presenta la edición 2025 de la Feria Conxemar en comparación con años anteriores?

La feria reúne empresas de 46 países, consolidando liderazgo mundial en un momento en que el sector se enfrenta a un exceso regulatorio, talento escaso y clima incierto

El año pasado celebramos las Bodas de Plata e incorporamos actividades alrededor de la Feria para aumentar la interacción con la ciudad. Este año repetimos Conxemar Fest y Conxemar Tapas, con algunas novedades que se irán conociendo en estos días. En cuanto a la Feria, seguimos aumentando la demanda, pero tenemos un problema de falta de espacio. Esta edición, una vez más, cubriremos el 100% del espacio de los 5 pabellones del IFEVI actuales, con mayor interés de participación por parte de organismos internacionales y nuevos países.

3- ¿Qué relevancia tiene para el sector el crecimiento de la dimensión internacional con empresas de 46 países?

La presencia de empresas de 46 países confirma y fortalece el posicionamiento internacional de Conxemar como feria de referencia mundial en el sector del pescado y marisco congelado, así como el posicionamiento de Vigo como capital mundial del sector. La Feria favorece la generación de redes B2B, acuerdos comerciales y transferencia tecnológica, con una mayor diversidad de productos, mercados y opciones de negocio.

4- ¿Cómo ha influido la alianza con FAO en el posicionamiento de Conxemar como foro de debate global?

En la XIII Edición del Congreso, además de la FAO, contamos con la participación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como coorganizador, algo que respalda el valor y la calidad de este Foro de debate como un referente internacional. Este año, con el título "Aquatic Food=Food Security" se van a desarrollar unas mesas de debate muy interesantes teniendo como guía la contribución de la pesca y la acuicultura a la nutrición mundial, el aseguramiento alimentario y los medios de vida saludables y sostenibles. Un año más vendrán a Vigo ponentes del más alto nivel, procedentes de diferentes continentes, para aportar visiones estratégicas en este campo.

5-Usted menciona que la pesca y la acuicultura son claves para la seguridad alimentaria global. ¿Cree que Europa está respondiendo a ese reto con suficiente ambición? ¿Qué papel juegan los Acuerdos de Libre Comercio y los Contingentes Arancelarios Autónomos en la sostenibilidad de la industria europea?

Como acción más reciente, el acuerdo arancelario alcanzado por la Unión Europea y el Gobierno de los Estados

Trato excesivo y desequilibrado con los aranceles

El presidente de Conxemar, Eloy García, ha denunciado que los recientes acuerdos arancelarios entre la Unión Europea y Estados Unidos mantienen un trato "excesivo y desequilibrado" para los productos del mar procesados, lo que pone en riesgo la competitividad del sector pesquero europeo en uno de sus principales mercados.

El dirigente recordó que, pese a la rebaja parcial alcanzada en las negociaciones, las exportaciones de pulpo y conservas de túnidos siguen gravadas con un 15% de arancel, lo que unido a la debilidad del dólar encarece de forma significativa la venta de estos productos en el mercado estadounidense. "Es una carga difícil de asumir para una industria que compite a nivel global", subrayó García.

Un impacto directo en la industria española

Las conservas y productos transformados del mar que representan a Conxemar se ven particularmente afectados por esta situación, lo que complica la expansión internacional de un sector que ya aporta miles de empleos y genera un fuerte impacto económico en Galicia y en otras regiones costeras de España.

El presidente de Conxemar subrayó además que estas medidas se suman a un contexto de tensiones geopolíticas y exceso regulatorio, que incrementan la incertidumbre en las inversiones de las empresas transformadoras e importadoras europeas.

Mercosur como contrapeso

En este escenario, García apuntó a la aprobación del acuerdo entre la Unión Europea y Mercosur como una de las vías para compensar los efectos negativos de la política arancelaria estadounidense. La apertura de nuevos mercados estratégicos, junto con una reducción de cargas aduaneras, permitiría "mayor competitividad y valor añadido" para los productos españoles.

Un llamamiento a la equidad

Conxemar insiste en que la igualdad de condiciones en el comercio internacional es esencial para garantizar la sostenibilidad y continuidad de la industria europea de productos del mar congelados. "Nuestra feria y nuestras empresas demuestran cada año capacidad de innovación y resiliencia, pero necesitamos que las reglas del juego no nos penalicen frente a competidores globales", remarcó García.

Unidos, a pesar de reducir el porcentaje inicial, sigue siendo excesivo y desequilibrado para nuestra industria. En cuanto a los productos representados por Conxemar, la afección más importante es a las exportaciones de pulpo y a las conservas, principalmente de túnidos, a los Estados Unidos. Esto, unido a la debilidad del dólar hace que las exportaciones de estos productos se compliquen. Seguimos confiando en que las medidas como la aprobación del Mercosur o consideraciones especiales a nuestras flotas mixtas y regulaciones de los ATQs puedan compensar este gravamen arancelario del 15%.

6- ¿Cuáles son hoy los mayores desafíos que enfrentan las empresas transformadoras e importadoras europeas? Los aranceles y el clima bélico están afectando a que las empresas tengan claro sus inversiones

Los desafíos que tenemos sobre la mesa no son pocos. Tenemos el level play field en Europa, el relevo generacional, la retención de talento, un exceso regulatorio que conlleva costes y transformaciones continuas y en el futuro tendremos éstos y nuevos desafíos. Para todo eso, el sector cuenta con una asociación como Conxemar que es un observatorio continuo de la situación actual y del futuro. Hacemos estudios constantes y trabajamos con una visión que nos permite tomar las decisiones oportunas y encauzar la estrategia de los negocios de las empresas del sector.

7- ¿Qué oportunidades abre el acuerdo UE-Mercosur para el sector pesquero español?

El acuerdo UEMercosur abre un escenario con menor carga arancelaria, mayor apertura a productos con valor añadido y acceso a nuevos mercados estratégicos para nuestras empresas



La última edición de Conxemar constituyó un éxito rotundo.

asociadas. Todo ello dentro de un marco regulatorio que protege la calidad, la sostenibilidad y la legitimidad de nuestra industria. Esto refuerza aún más el papel de España como país exportador relevante, especialmente en productos del mar procesados. Eso nos permite demostrar el compromiso de Conxemar para consolidar y promover una industria competitiva y sostenible a nivel global.

8- ¿Qué peso tiene actualmente la innovación tecnológica y la digitalización en la industria del congelado?

La innovación tecnológica y la digitalización son elementos centrales para ser competitivo en la industria del congelado. Desde el big data y la IA, que afectan a todos los ámbitos de nuestra vida, hasta los sistemas más avanzados de packaging, logística, etiquetado o trazabilidad. Hoy día no se entiende la industria de congelado sin contar con la innovación tecnológica y la digitali-

zación.

9-Usted destaca la importancia de las sociedades mixtas con terceros países. ¿Cómo pueden equilibrar cooperación y soberanía pesquera?

Las sociedades mixtas bien diseñadas son una vía eficaz para compatibilizar los intereses empresariales internacionales con la soberanía y el desarrollo pesquero de los países que participan en ellas. El equilibrio radica en que haya transparencia en los acuerdos, control para el cumplimiento de ellos y beneficio para ambas partes. Es un instrumento de cooperación útil y necesario para operar en un mayor número de caladeros y poder satisfacer la demanda mundial de pescado para consumo humano.

10- ¿Qué mensaje lanzaría a las nuevas generaciones que ven en la pesca un sector envejecido o poco innovador?

Es un sector en plena transformación

tecnológica, por lo que necesita jóvenes con talento y generaciones con una conciencia respetuosa con el medio ambiente. Actualmente, la automatización y la inteligencia artificial en la trazabilidad del pescado han mejorado mucho las condiciones en alta mar. La pesca moderna combina sostenibilidad, ciencia y tecnología, por lo tanto, se ha convertido en un sector con futuro, impacto global y oportunidades de emprendimiento e innovación, factores muy atractivos para los jóvenes.

11- ¿Cómo imagina Conxemar dentro de otros 25 años?

Espero que dentro de 25 años Conxemar sea una plataforma aún más global, innovadora y comprometida con la sostenibilidad. Tanto el sector de la alimentación como el de la pesca están en constante evolución, y nuestras empresas asociadas no son ajenas a ello, siempre han sido muy resilientes. El futuro pasa por seguir liderando la transformación digital y apostar por prácticas responsables que garanticen el equilibrio entre producción y conservación de los recursos marinos.

Imagino que la feria seguirá siendo un punto de encuentro clave, pero cada vez más conectada digitalmente y abierta al conocimiento, con más espacios para el diálogo, la innovación y la cooperación internacional. Queremos que Conxemar, ligada a los logros de la Fundación Fish Nation, sea un referente en economía azul y en soluciones sostenibles para la alimentación del futuro.

12-Se estima que la feria genera más de 6500 empleos y 235 millones de euros en Vigo y su entorno. ¿Qué impacto adicional prevé para esta edición?

Esos datos corresponden al estudio realizado por la Universidad de Vigo y el departamento Ardán de la mano de la



Eloy García considera que el sector de congelado tiene que seguir liderando la transformación digital y apostar por prácticas responsables.

Zona Franca. Son cifras de la edición de 2023, superadas en 2024 tanto en volumen de negocio como de empleo. En la edición 2024, si se hubiese podido atender toda la demanda, se proyectaría un impacto total en Vigo de más de 20 millones adicionales, acompañados por casi 100 empleos nuevos, además de efectos inducidos en producción y renta local. Pero estamos limitados por falta de espacio. La Feria va como un tiro, por lo tanto, estimamos que esas cifras aumenten en 2025.

13- ¿Qué le motiva personalmente para seguir al frente de Conxemar en este momento tan decisivo? En pocas palabras, ¿qué le gustaría que quedará como legado de la

nueva edición? Presidir Conxemar es un orgullo por todo lo que me ha aportado este sector a lo largo de mi trayectoria profesional y familiar, ligada desde hace años al mundo de la industria pesquera. Quiero agradecer el respaldo de la Junta Directiva para construir un proyecto cuyo objetivo es el de aportar más valor a toda la industria transformadora y comercializadora de productos de origen acuático congelados. Estamos en un momento de grandes retos y oportunidades y me gustaría que las empresas del sector encuentren tanto en la asociación, como en la feria de Conxemar, los medios y los enfoques necesarios para afrontar la evolución y el crecimiento de esta industria.

Conxemar 2025 se celebrará del 7 al 9 de octubre en Vigo con récord de participación internacional

La Feria Internacional de Productos del Mar Congelados, Conxemar, volverá a reunir en Vigo al sector mundial de la transformación, distribución y comercialización de productos pesqueros entre el 7 y el 9 de octubre de 2025. El evento, que se celebra en el Instituto Ferial de Vigo (IFEVI), se prepara para batir un nuevo récord de participación y consolidar su papel como punto de encuentro clave de la economía azul.

Crecimiento sostenido y cinco pabellones completos

La edición de 2025 ocupará la totalidad de los 37.000 metros cuadrados del recinto ferial, con los cinco pabellones completamente reservados. Tras el éxito de 2024, cuando se dieron cita 760 expositores de 46 países y más de 27.000 visitantes, este año se espera superar estas cifras, con un mayor número de empresas internacionales y nuevos mercados representados.

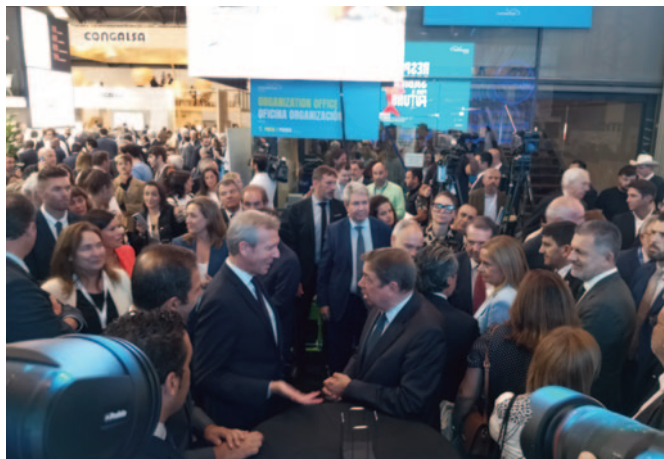
Congreso FAO-MAPA, antesala de la feria

El día previo, 6 de octubre, se celebrará el XIII Congreso Conxemar FAO-MAPA, organizado junto a la FAO y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Bajo el título “Aquatic Food = Food Security”, la cita reunirá a expertos internacionales para debatir sobre el papel de la pesca y la acuicultura en la nutrición mundial, la seguridad alimentaria y la sostenibilidad de los recursos marinos.

Innovación, sostenibilidad y compromiso social

Además de la exposición comercial, Conxemar continuará reforzando su vínculo con la ciudad a través de actividades paralelas como el Conxemar Fest y Conxemar Tapas, que buscarán acercar el evento a la ciudadanía.

En el ámbito social, el Banco de Alimentos de Vigo estudia repetir la exitosa iniciativa de recogida de productos



El presidente de la Xunta, Alfonso Rueda con el ministro, Luis Planas, en la pasada edición de la feria.

del mar congelados, una acción solidaria que refuerza la dimensión sostenible de la feria, alineada con la Ley de Prevención de Pérdidas y Desperdicio Alimentario.

Un foro estratégico para el sector

La feria se ha convertido en un escenario estratégico para la industria pesquera mundial, ofreciendo oportunidades de negocio para mayoristas, importadores, exportadores, fabricantes, distribuidores, el canal Horeca y empresas de logística y tecnología. El evento permitirá a los profesionales reforzar redes comerciales B2B, descubrir innovaciones tecnológicas en procesos y packaging, y explorar soluciones en digitalización y trazabilidad.

Vigo, capital mundial del congelado

El impacto económico de Conxemar en Vigo y su entorno es significativo: más de 235 millones de euros y 6.500 empleos inducidos, según estudios previos. La previsión para 2025 apunta a superar estas cifras, consolidando a Vigo como capital mundial del sector del pescado y marisco congelado.

Maritime Blue Growth 2025 será el hub europeo de la Economía Azul y Circular

La segunda edición del congreso Maritime Blue Growth (MBG) volverá a convertir a Cádiz en epicentro de la innovación marítima, enfocada en la economía azul y circular. Organizado por la Fundación BluePoint y celebrado en el Palacio de Congresos de Cádiz, el evento reforzará su condición de foro de referencia europeo, con el respaldo institucional de la Diputación de Cádiz, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento .

Antonio Garamendi, presidente de la CEOE, confirma su presencia en la inauguración —el martes 11 de noviembre a las 9 horas— un impulso de peso que subraya la relevancia económica de la cita. Por su parte, ANA-VE, representada por Vicente Boluda, celebrará la oportunidad de realizar su Comité Ejecutivo en paralelo al evento, consolidando su vínculo con la economía marítima . ENMC (European Network of Maritime Clusters): Una delegación de la

Red Europea de Clústeres Marítimos, liderada por su Presidente Fabrice Maire, confirma su asistencia y participación en el Congreso Científico de MBG Cádiz. La edición incorpora una decena más de entidades sectoriales, alcanzando 17 nuevos colaboradores —entre ellos DNV, Puerto de la Bahía de Cádiz y la Guardia Civil Marítima— reforzando la red de MBG . Además, la presencia de la red europea de clústers marítimos ENMC, con su presidente Fabrice Maire, elevó el nivel de diálogo dentro del congreso científico. La organización reinventa el programa:

las tradicionales ponencias dan paso a diálogos abiertos y mesas redondas, mientras que los espacios dedicados al networking se amplían, incluyendo zonas de Business Points, afterworks y un programa MBG'vip . Se impulsó también la iniciativa BlueInvest, centrada en startups y pymes del ámbito marítimo. MBG Cádiz 2025 integrará concurso de startups y otras sesiones.

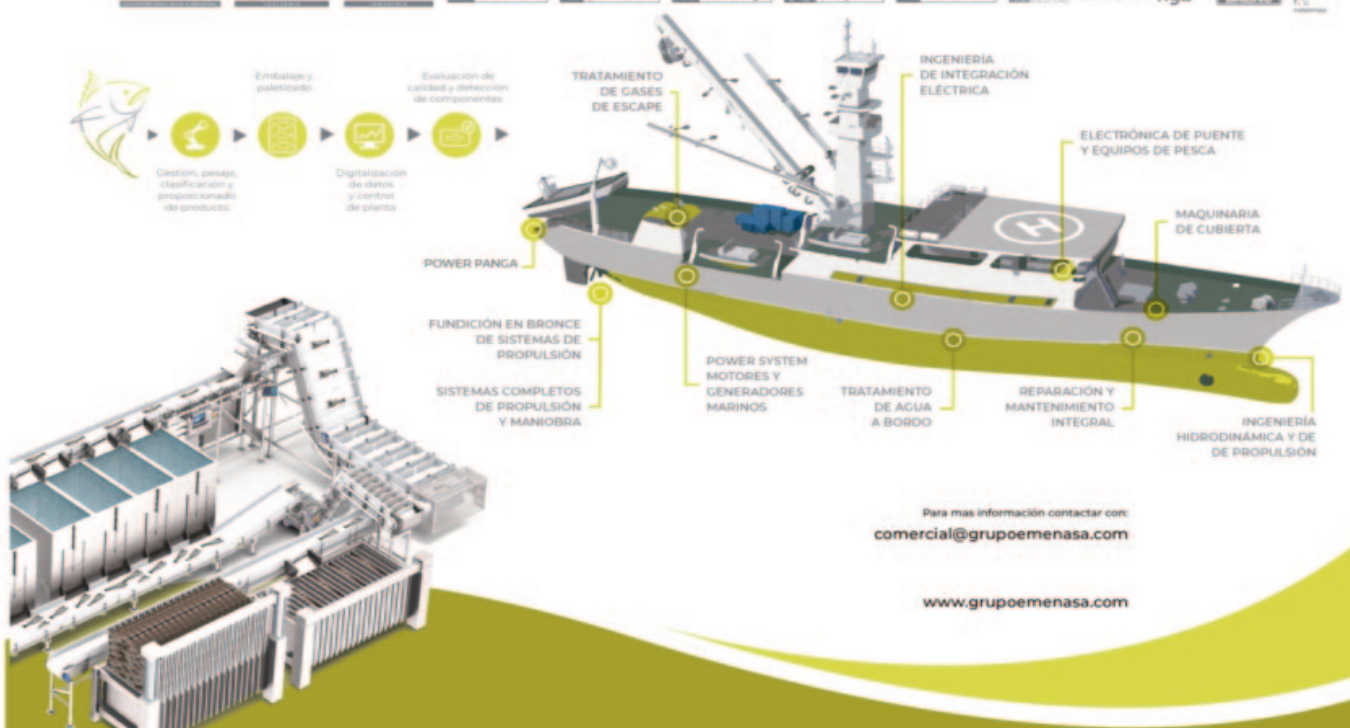


La primera edición de Maritime Blue Growth tuvo lugar en Bilbao.

grupo emenasa

emenasa emenasa emenasa eno-radio CC gordo carter NV ruiz vigo PG progner ma meconara MAE AUTOMATICS VIOUS hga BALINO

La fuerza de un grupo



Feindef 2025 exhibió el poder de la innovación y la cooperación en defensa europea

La cuarta edición de la Feria Internacional de Defensa y Seguridad (Feindef 2025) se celebró del 12 al 14 de mayo en IFEMA Madrid consolidándose como una de las citas estratégicas más importantes a nivel mundial en materia de defensa. Organizada por la Fundación Feindef con el respaldo del Ministerio de Defensa, la feria reunió a más de 44.000 profesionales del sector y a 91 delegaciones internacionales, superando ampliamente la participación de ediciones anteriores. Con una superficie expositiva ampliada a 66.000 metros cuadrados, Feindef 2025 no solo mostró la última tecnología militar, sino que sirvió de foro para el análisis geoestratégico, el debate sobre sostenibilidad en defensa y el impulso a la autonomía tecnológica europea en un contexto global marcado por conflictos como la guerra en Ucrania o el auge de amenazas híbridas.

El acto inaugural estuvo presidido por Ángel Olivares, presidente de la Fundación Feindef, acompañado de figuras clave como la ministra de Defensa, Margarita Robles, y los presidentes de TEDAE y AESMIDE. Olivares subrayó la necesidad de una industria de defensa “resiliente y autónoma” como garante del bienestar y la libertad.

En una mesa redonda clave, los jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire y del Espacio debatieron sobre la transformación operativa de las Fuerzas Armadas. El general Amador Enseñat destacó la urgencia de aplicar la transformación digital al campo de batalla, con inteligencia artificial bajo control humano y ciclos de decisión más rápidos. Por su parte, el almirante Antonio Piñeiro incidió en el desarrollo de sistemas no tripulados y la necesidad de validar operativamente nuevas tecnologías en entornos reales. El general Francisco Braco presentó iniciativas como los proyectos TITAN y BACSI, orientados a la integración de datos y eficiencia en las bases aéreas.

Apuesta decidida por la innovación y la inversión

El impulso a la inversión fue otro de los pilares del evento. En una mesa centrada en los retos económicos del sector, Álvaro Santodomingo (ITP Aero) defendió el papel dinamizador de la industria de defensa en la economía nacional. Jorge Tamarit (Eurofighter GmbH) reclamó mayor agilidad en la toma de decisiones para no comprometer la competitividad europea, mientras que Raymond Piseilli (Lockheed Martin) abogó por alianzas sólidas entre gobiernos y empresas.

Empresas dan su impulso a la autonomía tecnológica, la ciberseguridad y la cooperación internacional en un contexto geopolítico cambiante

La innovación fue protagonista en la mesa "Defensa camino de la innovación", moderada por Óscar Jiménez (SDG-PLATIN), con intervenciones destacadas del CDTI, la Universidad Politécnica de Madrid, el INCIBE, la OTAN y empresas como Zelestium. Se abordaron temas como el papel de las start-ups, la financiación de proyectos duales y la transferencia tecnológica.

Ciberdefensa y tecnologías disruptivas, ejes del futuro

La ciberdefensa ocupó un lugar preferente, con actividades lideradas por el Mando Conjunto del Ciberespacio, el CNI y empresas punteras en seguridad digital. Se exploraron nuevas estrategias de disuasión frente al cibercrimen y se subrayó la necesidad de reforzar la resiliencia digital como dominio operacional.

Feindef también presentó avances en inteligencia artificial aplicada a la logística, modelos de compresión de da-

tos y soluciones disruptivas en sensores y redes de combate. En este sentido, el proyecto de "nube de combate" presentado por la Armada fue uno de los más comentados por su capacidad de integrar inteligencia táctica en tiempo real.

Además, se destacó el enfoque social de la feria con iniciativas como "En defensa de todos", que buscó acercar el sector a la ciudadanía, y un espacio de networking para fomentar el empleo joven y femenino en la industria tecnológica y de defensa.

El papel de la mujer y el cierre institucional

La clausura de Feindef 2025 corrió a cargo de la secretaria de Estado de Defensa, Amparo Valcarce, quien intervino en la mesa "Mujer, Ingeniería y Defensa". Valcarce puso en valor el talento femenino en un sector históricamente masculinizado y presentó los avances del Proyecto MID, destinado a visibilizar la aportación de las mujeres en ingeniería y seguridad.

Durante su intervención, destacó la importancia de alcanzar el 2 % del PIB en gasto militar como meta ya trazada para este año por el Gobierno español, en consonancia con el Plan Industrial y Tecnológico para la Seguridad y la Defensa de España y Europa.



El stand de Ferri estuvo muy concurrido, en la feria.

Una feria internacional con vocación estratégica

Feindef 2025 se cerró con un balance altamente positivo. Además de las demostraciones tecnológicas, se celebraron más de 1.000 encuentros bilaterales entre delegaciones de 56 países y empresas españolas e internacionales. La feria confirmó su carácter estratégico no solo como escaparate tecnológico, sino como espacio de cooperación industrial, diplomática y científica, en el que Europa refuerza su posición frente a los desafíos de seguridad global.



MÁQUINAS Y SISTEMAS ESPECIALES PARA BUQUE





➤ Ingeniería Eléctrica y Electrónica, Accionamientos, Automatismos.

➤ Desde hace más de 60 años diseñamos y fabricamos: Sistemas de manejo de cargas en Espacio Multimisión, Grúas, Pescantes, Chigres, RAS/FAS, Sistemas de acceso a buques, Redes para cubiertas de vuelo, Sistemas de manejo de munición, Modularización, Puertas de costado y hangar.

Servicio Técnico 24/7 en todo el mundo.



Al servicio de la Armada

Muchos acuerdos entre empresas

F EINDEF 2025 consolidó a España como eje europeo en innovación y alianzas estratégicas de defensa. Su clave estuvo en que en el transcurso de la feria se llegaron a acuerdos tecnológicos clave, cooperación internacional y avances en autonomía estratégica reafirmando su papel como plataforma global para la industria de defensa, además de consolidarse como escenario clave para cerrar acuerdos de cooperación tecnológica, industrial y estratégica. Durante los tres días de feria, más de 44.000 profesionales y 91 delegaciones internacionales fueron testigos del cierre de importantes alianzas que anticipan una nueva etapa de innovación, interoperabilidad y soberanía tecnológica en Europa y más allá.

Entre los principales acuerdos alcanzados, destacó la firma de un Memorando de Entendimiento entre Marine Instruments y Arkeocean, dos compañías punteras en el desarrollo de soluciones marinas no tripuladas. Esta alianza, formalizada en el stand de Marine Instruments, busca desplegar enjambres de Vehículos Submarinos Autónomos (AUVs) con sensores acústicos enlazados por satélite para ofrecer una vigilancia submarina continua, autónoma y sostenible. El proyecto se perfila como una respuesta eficaz a las crecientes amenazas híbridas en los dominios marítimos.

“La integración de nuestras tecnologías permitirá asegurar activos submarinos críticos y mejorar la conciencia situacional en escenarios oceánicos hostiles”, declaró Gabriel Gómez Celaya, CEO de Marine Instruments. Thierry Brizard, presidente de Arkeocean, subrayó que la colaboración representa “un compromiso con la defensa inteligente y respetuosa con el entorno”.

Avances en vigilancia aérea con CENTUM

También en el marco de FEINDEF se presentó la colaboración entre Marine Instruments y la empresa española CENTUM, centrada en la integración de sistemas de inteligencia de señal en el dron solar M5D-Airfox. Este UAV, diseñado para misiones de larga duración en entornos oceánicos, podría incorporar la tecnología de CENTUM capaz de convertir teléfonos móviles en balizas de emergencia, ampliando su potencial en misiones de rescate, vigilancia y control fronterizo.



Feindef fue escenario de la presentación de muchas innovaciones

La solución permitiría detectar y geolocalizar señales electromagnéticas en zonas marítimas de difícil acceso. “Es un paso hacia una vigilancia marítima más efectiva, autónoma y centrada en salvar vidas”, coincidieron ambos directivos.

Cooperación europea en defensa aérea

FEINDEF 2025 también fue escenario del fortalecimiento de la cooperación industrial europea en materia de defensa aérea. Navantia, SAPA Placencia, Rheinmetall Expal Munitions y Rheinmetall Air Defence firmaron un acuerdo estratégico para desarrollar conjuntamente tecnologías críticas que refuercen la autonomía europea en defensa antiaérea.

Este Memorando de Entendimiento se enfoca en fomentar la interoperabilidad, el desarrollo conjunto de capacidades y la inversión compartida en soluciones tecnológicas. “La amenaza aérea está evolucionando rápidamente. Esta alianza refleja nuestra determinación de responder de forma coordinada, eficaz y con visión de futuro”, expresaron representantes de Rheinmetall.



Gabriel Gomez Celaya , general Manager at Marine, muestra los sistemas Horizon Viewer, en Feindef

Más acuerdos y avances presentados

Durante la feria también se anunciaron otras colaboraciones relevantes, entre ellas:

Escribano Mechanical & Engineering e Indra exploraron una alianza para el desarrollo conjunto de sistemas avanzados de defensa electrónica.

GMV y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) acordaron impulsar proyectos de ciberseguridad y comunicaciones seguras en entornos de defensa.

Tecnobit – Grupo Oesía presentó un acuerdo con empresas polacas y checas para avanzar en sistemas de mando y control interoperables dentro del marco de la OTAN. Conxemar 2025 se celebrará del 7 al 9 de octubre en Vigo con récord de participación internacional



Mucho público tomó parte en Feindef.



Representantes de Vulkan en Feindef

Martech, epicentro de la investigación y tecnología marina

El Martech 2025 (MARine TECHnology Workshop), co-organizado por AZTI, UPC y el Gobierno Vasco, se consolida como cita clave en la innovación marina. Este encuentro sirve como escaparate y punto de conexión entre empresas, centros de investigación y administración. El evento refuerza una visión compartida: impulsar tecnologías limpias, sostenibles y globalmente competitivas que impulsen la economía azul desde Euskadi.

El evento se lanzó al océano del futuro con la celeración del Martech 2025. Este evento, organizado por AZTI y la UPC, congregó a más de 100 expertos de todo el mundo y reunió a firmas tecnológicas y científicas innovadoras.

El encuentro lanzó desafíos como:

- Integración de IA y robótica para economía marina.
- Vigilancia y conservación costera mediante sonares, drones y sensores.
- Modelado geoespacial y acceso a datos abiertos.

-Automatización y sostenibilidad en buques científicos y ROVs.

El objetivo común: responder a retos globales —cambio climático, sobrepesca, energías marinas— con tecnología autónoma, precisión científica y una visión pragmática ecológica.

Con la participación de estas 14 empresas líderes, Martech 2025 confirma que Pasaia es hoy uno de los centros más prometedores de la innovación marina, capaz de marcar tendencias a nivel global.

Entre las empresas participantes estaban:

Qualitas Instruments

Especialista en instrumentación medioambiental, oceanografía y meteorología, despliega redes de radar HF para monitorizar corrientes, oleaje y variables climatológicas. Con IA avanzada en su buque insignia PORTUS y QAISC, se enfoca en vigilancia marítima, turismo inteligente y seguridad crítica



Portus Marine Innovation System es un desarrollo de Qualitas Instruments.

Branka Marine Robotics

Firma vasca que desarrolla soluciones robóticas marinas, incluyendo ROVs para inspección submarina, posicionándose como líder nacional en automatización oceánica.

INNOVA Oceanografía Litoral

Se centra en estudios costeros, predicciones oceánicas y monitoreo del litoral para apoyar actividades de pesca, energía y conservación en entornos costeros.

-RTSYS: Acústica submarina & drones

Diseña dispositivos acústicos y vehículos aéreos no tripulados para cartografía marina, con un enfoque en oceanografía acústica en áreas de investigación e industria.



Desde el grupo Dilus y EMS se dieron a conocer las innovaciones más importantes que respondan a los retos investigativos.

EKOCEAN

Empresa dedicada a la colecta y tratamiento de datos acústicos y oceanográficos, con sistemas propios para uso científico, escolar e industrial.

Nautilus Oceánica

Se especializa en robótica submarina: ROVs, AUVs y sensores para inspección marina e investigación oceánica.

LASANAVAL Ingenieros Navales

Ofrece servicios de ingeniería naval y desarrollo de buques; colabora en barcos científicos, plataformas y proyectos de automatización.



La empresa Branka instaló sus equipos y embarcaciones para investigación.

Exail

Multinacional centrada en sistemas navales autónomos, robótica marina y tecnologías de sensores para uso civil, defensa y medioambiente .

AC21 Geospatial

Empresa especializada en plataformas GIS y modelado geoespacial aplicado al mar, náutica, medio ambiente y pesca

ROV Expert

Distribuidor e integrador europeo de robots submarinos y sensores marinos de marcas reconocidas, ideal para inspección de infraestructuras, investigación científica y misiones oceánicas.

EMS (Electronic Marine Systems)

Se centra en electrónica marina: instrumentación de alta precisión para medición de corrientes, posicionamiento y navegación subacuáticos.

Nortek

Especialista en sistemas acústicos de corrientes, sensores Doppler y herramientas oceanográficas para investigación y monitoreo entornos costeros y offshore.

RBR

Oferta sensores oceanográficos avanzados: temperatura, presión, salinidad y oxígeno, con fuerte presencia en ciencia marina, oceanografía y climatología.

Alseamar (Alcen)

Empresa naviera vasca con flota de apoyo a proyectos marinos, operación de buques científicos y técnicos de campaña para investigación y vigilancia.

Foro de referencia que reúne a investigadores, empresas y centros científicos

La localidad costera de Pasaia se convirtió durante dos días en el corazón de la tecnología marina europea con la celebración de la edición 2025 del congreso internacional MARTECH, un foro de referencia que desde 2008 reúne a investigadores, ingenieros, empresas y centros científicos vinculados al desarrollo de soluciones avanzadas para la observación, gestión y sostenibilidad del medio marino. En esta edición, organizada por AZTI y la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), participaron más de 100 expertos, 14 empresas tecnológicas, y delegaciones de países europeos y americanos, consolidando a Euskadi como nodo de innovación azul.

MARTECH 2025 puso el foco en la integración práctica de tecnologías en ámbitos estratégicos como la pesca, la oceanografía operacional, la robótica submarina o la gestión del litoral. Entre las temáticas abordadas destacaron los avances en sensores in situ, plataformas autónomas como ROVs y AUVs, comunicaciones submarinas, mantenimiento predictivo de infraestructuras marinas, gemelos digitales aplicados al medio marino y soluciones para la detección de plásticos o contaminantes químicos. También se exploraron nuevos métodos de caracterización del fondo y la columna de agua, integración de plataformas regionales con observatorios marinos y redes de sensores, así como la teledetección por satélite y videometría terrestre. Anna Rubio, especialista en oceanografía operacional y observación costera, quien subrayó en inglés que “Consumer research in the technological era is deeply shaped by the way we perceive the marine environment and ecosystems”, añadiendo en español que la investigación del consumidor en la era tecnológica está profundamente condicionada por cómo percibimos los entornos y ecosistemas marinos, una afirmación que invita a reflexionar sobre la relación entre conocimiento científico, percepción pública y gobernanza marina. El congreso MARTECH no solo sirvió como escaparate de innovación, sino como espacio de construcción colaborativa entre ciencia, industria y administraciones. Se debatió sobre cómo aunar necesidades locales con normativas internacionales, cómo trasladar datos científicos a servicios útiles para la sociedad, y cómo hacer de la costa y los mares un campo de prueba para nuevas soluciones robóticas, energías limpias y monitorización ambiental. El evento dejó claro que la economía azul es ya una realidad tangible, y que la tecnología marina jugará un papel decisivo en el equilibrio entre desarrollo, conservación y seguridad oceánica en las próximas décadas.

La flota del bonito marcha al norte de Francia para capturar la especie

La costera del bonito del Norte entra en una nueva fase. Tras unos días de parón por el mal tiempo, la flota de mayor tamaño se ha situado en aguas de Bretaña (Francia) para seguir la estela migratoria del túnido, en busca de las últimas pesquerías de la campaña. Mientras tanto, los barcos más pequeños han decidido dar por cerrada su temporada, con resultados que, en términos generales, se consideran positivos tanto en volumen como en precio.

De acuerdo con los datos sectoriales, la flota del Cantábrico ha consumido ya en torno al 60% de la cuota disponible para 2025, fijada en unas 26.000 toneladas por la Unión Europea. Las embarcaciones vascas de vivero y cacea, principales artes empleadas

en esta pesquería, han registrado capturas de tamaño medio-alto y precios en lonja que se mueven en una horquilla considerada aceptable: entre 3 y 5 euros el kilo en los mejores momentos de la campaña, con cierta estabilidad frente a la volatilidad vivida en años anteriores.

El sector confía en que la campaña de 2025 pueda completarse con un nivel de consumo de cuota cercano al 100%, algo que no se alcanzaba desde hace varias temporadas. El desplazamiento de los barcos grandes hacia Bretaña se interpreta como un último esfuerzo por asegurar capturas adicionales antes del cierre oficial. «La clave ha sido que el bonito entró antes y en mayor número», Norberto Emazabel, presidente de la Federación de Co-

fradías de Gipuzkoa, Esto ha permitido a las embarcaciones aprovechar mejor la temporada alta del mercado, cuando la demanda del consumidor aumenta y los precios alcanzan sus mejores cotas.

De cara a septiembre, las lonjas esperan un flujo constante de descargas, con un precio que podría mantenerse estable si el volumen de pescado no satura el mercado.

La prolongación de la costera hasta el otoño se percibe, además, como una oportunidad para sostener la actividad económica de las cofradías, al tiempo que se afianza una imagen de regularidad tras la incertidumbre de los últimos años.



ARRANKOBA
FROZEN FISH

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

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

ARRANKOBA
FROZEN FISH



Skretting, líder en nutrición acuícola sostenible, atendió a sus clientes en un gran stand.

AquaFuture Spain 2025 consagró a Vigo como capital europea de la acuicultura sostenible

AquaFuture Spain convirtió Vigo en el nuevo epicentro internacional de la acuicultura sostenible. La feria creció un 50 % en expositores, triplica visitantes y se consolida como plataforma clave para la innovación, la cooperación global y el desarrollo tecnológico del sector acuícola. La nueva edición, ha confirmado el despegue definitivo de este evento como referente europeo en el ámbito de la acuicultura sostenible e innovadora.

Con un crecimiento del 50 % en el número de expositores –pasando de 140 a 215 empresas procedentes de 26 países– y un aumento espectacular en la cifra de visitantes, que alcanzó los 6.500 frente a los 2.500 de la edición anterior en Silleda, la feria ha marcado un antes y un después para el sector.

“Aunque es la tercera edición, es la pri-

mera que tiene un carácter verdaderamente internacional”, destacó Juan Lillo, director del evento, quien valoró el salto cualitativo y cuantitativo que ha supuesto trasladar la feria a Vigo y al recinto de Ifebi. “Las principales empresas de Galicia y España estaban aquí. Ahora el reto es atraer aún más público internacional”.

Más que una feria: plataforma para el crecimiento

Durante tres días, AquaFuture Spain ha sido escaparate, punto de encuentro y motor de impulso para la industria acuícola. Su combinación de espacio expositivo, programa congresual de alto nivel y actividades paralelas ha permitido abordar los desafíos de la acuicultura del siglo XXI desde una perspectiva global: desde la innovación tecnológica, pasando por la sostenibilidad medioambiental, hasta la expansión internacional del mercado.

Camino a la consolidación internacional

Con el respaldo de las principales instituciones y la confianza del sector, AquaFuture Spain ya mira al futuro con ambición. La meta es seguir siendo el primer evento de referencia de la acuicultura en Europa sur, y uno de los más influyentes del mundo. “El trabajo para atraer delegaciones extranjeras empieza ya. Tenemos dos años por delante y mucho camino por recorrer”, concluyó Lillo.

Entre los temas más debatidos en las ponencias –organizadas por el clúster nacional Acuiplus con la colaboración de la Xunta de Galicia– destacaron la inteligencia artificial aplicada a la producción, los modelos de economía circular, el desarrollo de proteínas alternativas y la implementación de nuevas normativas europeas sobre sostenibilidad corporativa.

Una feria con sello internacional

Uno de los hitos de esta edición fue la misión internacional de retorno organizada por Acuiplus e ICEX, que reunió a delegaciones institucionales y empresariales de Ghana, Arabia Saudita, Marruecos, México, Chile y Ecuador, con el fin de impulsar el comercio internacional, el diálogo interregional y la transferencia tecnológica.

“Queremos que AquaFuture sea también un nodo para la innovación global. Esta feria ya no es solo un evento nacional: tiene vocación de ser una plataforma para proyectos colaborativos a escala planetaria”, señaló Lillo.



Acupharma son un laboratorio de autovacunas especializado en acuicultura

Empresas destacadas y tecnologías disruptivas

El perfil de los expositores subrayó el carácter innovador de la cita. Algunas de las firmas más destacadas fueron:

Synoxis Algae con sus fotobiorreactores para cultivo de microalgas.

Josmar, que mostró sistemas de procesado automatizado de pescado.

Skretting, líder en nutrición acuícola sostenible.

Navalu, fabricante de embarcaciones para transporte de productos marinos.

Palfinger y Guerra Grúas Acuicultura, especializadas en soluciones logísticas.

InnovaSEA, con tecnologías para acuicultura en mar abierto.

Grupo Eurored y Cittadini, con sus redes y sistemas de fondeo adaptados al medio marino.

También destacaron **Acuinuga**, con soluciones integrales para RAS (sistemas de recirculación), y Soja de Portugal, que, con su marca Aquasoja, presentó alimentos sostenibles de alto rendimiento.

Más allá del intercambio técnico, AquaFuture Spain apostó por un enfoque integral con workshops, encuentros B2B y espacios de showcooking. Estas actividades acercaron el valor gastronómico y cultural de la acuicultura al público profesional, reforzando su dimensión como fuente sostenible de alimentación y biodiversidad.

La elección de Vigo como sede se ha revelado estratégica. “Es una ciudad con alma marítima, infraestructuras punteras y proyección global”, apuntó Lillo. Su consolidación como anfitriona de AquaFuture la posiciona como nuevo hub europeo del conocimiento y la industria acuícola, especialmente en un contexto en el que el crecimiento del sector no tiene techo.

“La acuicultura crecerá en los próximos 10 o 20 años porque es clave para alimentar a la población de forma sostenible. Pero para ello, necesitamos más proyectos, más agilidad institucional y más apoyo público”, advirtió el director.

Estudio sobre las pesquerías europeas en las áreas FAO 34, 41 y 47

La pesca en aguas lejanas

Se acaba de publicar un estudio patrocinado por la Comisión Europea acerca de la Gestión Sostenible de las Flotas Externas Europea (GSFEE) en las aguas pertenecientes a las zonas FAO 34, 41 y 47 que no son parte ningún Acuerdo de Asociación Pesquera. En el estudio ofrece datos de las capturas y las especies marinas así como las zonas de alta mar que no están cubierta por ninguna Organización Regional de Gestión Pesquera y los barcos de los estados de la Unión Europea que pescan en ellas, donde destacan especialmente los de España

Texto: Juan Carlos Barros

Las pesquerías en las áreas FAO 34, 47 y 41 han integrado desde hace mucho tiempo la utilización global de los recursos marinos sirviendo como zonas vitales para las actividades pesqueras y contribuyen de forma significativa a tanto a las economías locales como al mercado mundial de productos pesqueros. Y los principales resultados prácticos que ofrece el estudio son un marco de asesoramiento en línea con la Política de Pesca Común que se puede aplicar a una amplia variedad de especies y stocks, y unas recomendaciones respecto de un conjunto de criterios que los programas de investigación deben cumplir, así como un resumen del sistema de revisión administrativo y de procedimiento para todos los requerimientos de la GSFEE.

A lo largo de los años estas regiones FAO han sido testigo de tendencias muy diferentes en las actividades pesqueras, reflejando una compleja mezcla de factores tales como la evolución de las condiciones medioambientales, los avances tecnológicos, los cambios en la regulación y las alternativas de la demanda en los mercados. La explotación de los recursos marinos en esas áreas ha enfrentado igualmente desafíos relacionados con la sostenibilidad incluyendo las preocupaciones acerca de la

sobrepesca, la degradación de los hábitats y la necesidad de mitigar el impacto de las prácticas pesqueras en las especies que no eran objetivo.

Los datos de los desembarcos muestran que hay flotas de tres estados de la Unión Europea que operaron en el Área 34, que fueron Italia, Portugal y España, los cuales pescaron en aguas de tres estados africanos (República del Congo, Guinea y Sierra Leona) así como en aguas de alta mar. Los barcos con bandera española en el Área 34 en la Zona Económica Exclusiva de la República del Congo y Guinea capturaron un total de 4.774 Tn en el período 2018-2022, usando redes de arrastre de fondo con puerta para la pesca de crustáceos.

Concretamente seis barcos españoles operaron en la República del Congo con unas descargas declaradas de 1.566 Tn de gamba rosa de aguas profundas, 885 Tn. de gamba roja rayada, 189 Tn. de chaceón o cangrejo real de África Occidental, 172 Tn. de rape, 25 Tn de gamba escarlata, 0,8 Tn. de pulpo común y 0,2 Tn. de sepia. En Guinea, durante ese mismo período, siete barcos españoles pescaron con redes de arrastre de fondo con puerta para crustáceos, 948 Tn. de gamba roja de aguas profundas, 702 Tn. de rape, 147 Tn. de gamba escarlata, 74 Tn. de gamba roja rayada, 52 Tn.

La pesca en zonas FAO 34, 41 y 47 sostiene economías locales y abastece mercados globales

de gamba, 7 Tn. de merluza negra y 3 Tn. de chaceón de África Occidental.

Los datos proporcionados por el estudio nos muestran igualmente como cuatro Estados europeos (Francia, Lituania, Portugal y España) y un antiguo miembro (Reino Unido) operaron en alta mar del Área 41. Especialmente los barcos españoles en este área pescaron en la Zona Económica Exclusiva de la Islas Malvinas y en alta mar capturando un total de 272.405 Tn. y 330.899 Tn, respectivamente, usando redes de arrastre de fondo con puerta.

En las Malvinas los barcos españoles capturaron 207.626 Tn. de merluza argentina, 20.407 Tn. de granadero patagón, 11.511 Tn. de calamar patagón, 8.532 Tn. de calamar de ala corta, 6.471 Tn. de rótula rosa y 5.163 Tn. de bacalao patagón. Igualmente, en alta mar los barcos españoles capturaron 236.259 Tn. de merluza argentina, 63.199 Tn. de calamar de ala corta ar-

gentino, 11.182 Tn. de bacalao de cola larga sureño, 5.440 Tn. de rótula rosa y 5.393 Tn. de calamar patagón.

Por otra parte, dos barcos de estados europeos (Portugal y España) operaron en el Area 47, principalmente en las aguas costeras de Angola así como en alta mar. Diecisiete barcos españoles pescaron en esta zona un total de 4.861 Tn. usando redes de arrastre de fondo con puertas para crustáceos en Angola y para peces demersales en Angola y Namibia. Durante el periodo 2018-2022 los barcos gamberos españoles pescaron en aguas profundas de Angola 6.580 Tn. de gamba roja rayada, 1.222 Tn. de chaceón de África Occidental, 192 Tn. de gamba escarlata y 145 Tn. de gamba rosa de aguas profundas. En ese mismo periodo los arrastreros españoles descargaron un total de 7.507 Tn. de merluza de El Cabo y de Benguela, 1.462 Tn. de jurel y jurel chileno, 1.436 Tn. de cachucho, 1.258 Tn. de Dentón, 1.223 Tn. de corvina, 1.214 Tn. de cefalopodos, 953 Tn. de san martín, 567 Tn. de san martín plateado, 367 Tn. de brótula barbata y 2.189 Tn. de otros peces óseos.

En alta mar las capturas estuvieron dominadas por la merluza negra patagónica. Los tres arrastreros españoles que pescaron en aguas de Namibia en el periodo estudiado enfocaron sus capturas a las merluzas de El Cabo y Benguela, con un total de 5.347 Tn. La principal especie accesoria declarada fue el rape con 248 Tn, el congrio con 72 Tn. y la gallineta con 19 Tn.

El Estudio proporciona no solo una mejor comprensión de las pesquerías GSFEE y de cómo interactúan y afectan a los stocks pesqueros y los ecosistemas de terceros países y de las aguas internacionales, sino que también aborda la existencia y la fiabilidad de los programas de investigación respecto de las especies que



España destaca en capturas con redes de arrastre, especialmente en África Occidental y aguas de Malvinas.

El estudio propone criterios científicos rigurosos y trazables para garantizar sostenibilidad en pesquerías internacionales autorizadas

son objeto de pesca, bien como objetivo o como capturas accesorias en las áreas geográficas específicas.

De esa manera incluye recomendaciones para el desarrollo de un marco científico sólido con protocolos asociados con el que demostrar de forma prospectiva la sostenibilidad pesquera, además de identificar una valoración del actual estatus de conservación y las pautas de explotación, tanto de las especies objetivo como de las capturas accesorias.

Se aconseja también que haya una mejora de los datos disponibles en las fases previas de la GSFEE para ciertas áreas, así como la formación en los institutos científicos nacionales al llevar a cabo los análisis de susceptibilidad productiva de los stocks, una valoración más profunda de las combinaciones de aparejos para especies y su interacción con los Ecosistemas Marinos Vulnerables (EMV); el establecimiento de un repositorio de datos

y un interfaz destinados a permitir a las partes interesadas determinar si una pesquería potencial cumple los requisitos de la regulación GSFEE. Por último se sugiere un sistema de mejora basado en condiciones para las pesquerías GSFEE autorizadas y hace una propuesta de marco temporal para la revisión y autorización de las GSFEE, solicitadas, permitiendo que el rigor científico se equilibre con la minimización del retraso administrativo.

Por lo que se refiere al nivel de la investigación científica en las áreas FAO 34, 41 y 47, el estudio comprueba que varía considerablemente, a menudo cayendo por debajo de los standards recomendados para las pesquerías dentro de las aguas de La Unión Europea. Se han hecho numerosas sugerencias para mejorar la recogida de datos y su análisis así como de las tasas de cobertura de los observadores a bordo, y también la mejora de los tamaños de las muestras para cada stock de pesca.

Ese enfoque comprensivo aspira a dar un realce más incremental del repositorio completo de datos para cada stock que sea objetivo de captura o para las especies asociadas por la pesca SMEFF en términos de cantidad, calidad y de tipos de datos recogidos. 

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 sen-

sible 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.



"SS DRONNING MAUD": UNO DE LOS GRANDES HITOS DE LA MARINA NORUEGA

El 8 de mayo de 1925, hace ahora un siglo, el puerto noruego de Trondheim vistió sus mejores galas para la botadura del "SS Dronning Maud", uno de sus más insignes buques y que, como tal, llevaba el nombre de Maud de Gales, reina consorte de Haakon VII y muy apreciada por la población. El buque había sido encargado un año antes por la empresa Det Nordenfjeldske Dampskipsselskap para unirse a la flota de ferrys denominada "Hurtigruten" (ruta rápida) que recorría la costa.

Texto: Alberto López Echevarrieta



Maqueta del buque "SS Dronning Maud"..

Pro el "SS Dronning Maud" no era un barco cualquiera. A diferencia de sus compañeros, disponía de los últimos adelantos de la época, así como una serie de comodidades –los compartimentos disponían de agua y ventilación-, de cara al turismo interna-

cional interesado en presenciar uno de los paisajes más seductores del planeta, los fiordos nórdicos. Todos los asistentes a aquella ceremonia sabían que se trataba de un momento histórico para el país. Era el primer barco de nueva generación con casco de acero llamado a ser moti-

vo de admiración por parte de las flotas de muchos países.

LA VENTAJA DEL FERRY

El servicio de barcos "Hurtigruten" se inició en 1893 cuando el vapor "Vesteraalen" se atrevió a unir Trondheim con Hammerfest, que es



Faro de Buholmraesa.

tanto como decir el centro de la nación con la población más al norte de la costa noruega, el extremo ártico de Europa. Se demostró así que aquella forma de relacionarse con el resto del país resultaba mucho más fácil y cómoda que la que se había utilizado hasta entonces a través de carreteras de muy arriesgados tramos y sinuosos recorridos eternos.

El éxito de aquel viaje significó el nacimiento de una empresa que periódicamente repetiría el trayecto. La nueva línea recibió el plácet del gobierno que supo apreciar la capacidad que tenían aquellas embarcaciones para unir cualquier punto de la costa marítima o de los fiordos donde están situadas las principales poblaciones.

Formó parte de la flota de ferrys que unen los puertos noruegos.

En la actualidad, "Hurtigruten" sigue cumpliendo su misión teniendo como centro operativo

la ciudad de Bergen y como destino último Kirkenes, una localidad muy próxima a la frontera con Rusia, una vez bordeado el Polo Norte. El importante servicio está atendido por modernas embarcaciones y el trayecto se cubre en once días.

MAIGRET PIERDE VIAJE

La entrada del "SS Dronning Maud" en los distintos puertos del trayecto era siempre saludada con gran efusión desde tierra y correspondi-

da a su vez por los pasajeros que encontraban allí el hábitat primigenio de los grandes viajeros del Atlántico, los vikingos. Esta ruta ha tenido siempre fama de ser una de las más bonitas del mundo, ya que atraviesa una zona de fiordos de una impresionante belleza y de islas llenas de un irresistible encanto natural.

Estos ferrys no sólo transportan pasajeros, sino también mercancías que van cogiendo y dejando en los puntos de la ruta. Las tripulaciones siempre han tenido una gran relación con los habitantes de los puertos que tocan, especialmente con los más alejados, los de la región de Finnmark, en el extremo norte de Europa y que, por su lejanía y características climatológicas, se ven apartados de las ciudades sureñas.



La tragedia del ferry "SS Dronning Maud" es significativa en la historia naval de Noruega

Cubro una parte del trayecto en uno de estos ferrys, el "Norled", y me doy cuenta de que los aventureros que aún hoy nos apuntamos a este tipo de odiseas somos más de los que yo

pensaba. Otro fue el escritor belga Georges Simenon que aprovechó la travesía para situar en ella la acción de su novela "El pasajero de los Polarlys", editada por primera vez en 1930, en la que no faltan los crímenes misteriosos a cargo de un asesino que pretende cruzar a la antigua URSS por Noruega. A partir de esos parámetros, el capitán del ferry tiene que jugar con los sospechosos. En esta ocasión no se cuenta con el comisario Maigret para aclarar la situación.

UN AÑO NUEVO PARA RECORDAR

Tras cumplir una primera etapa con

Gracias a su servicio hubo comunicación con los pueblos árticos

gran éxito, el "SS Dronning Maud", en el transcurso de la II Guerra Mundial, fue protagonista de un hecho que conmovió al mundo.

El 1 de enero de 1940, y como consecuencia de un fortísimo temporal, el carguero alemán "Johann Schulte", propiedad de la firma Atlas Reederei A. G. y botado en 1921, naufragó frente a la costa de Noruega, a la altura del puerto de Osen. El vapor, que admitía una carga de 5.334 Tm. y alcanzaba una velocidad de 11 nudos, había partido de Narvik donde había cargado mineral de hierro procedente de las minas de Kiruna, en la Laponia sueca, con destino a la industria armamentista nazi.

La potente tormenta que azotó al Mar

de Noruega en aquella señalada fecha de Año Nuevo destruyó la hélice del buque alemán cuando sobrepasaba la pequeña isla donde se encuentra el faro de Buholmraesa. A partir de ese momento, el navío resultó ingobernable y fue a la deriva.

El capitán ordenó el abandono de la nave señalando la presencia inmediata del "SS Dronning Maud" que había acudido en su auxilio mientras cubría su servicio regular. Así fue cómo salvaron sus vidas los 45 miembros de la tripulación y el centenar de pasajeros que llevaba.

LA COMPLEJIDAD DE UNA GUERRA

Poco tiempo después, y sin que existiera una declaración de guerra, Noruega fue atacada por la marina, la aviación y el ejército del III Reich. El 8 de abril de 1940 los alemanes se plantaron en un territorio que no les correspondía utilizando el efecto sorpresa y la ayuda de una quinta

La II Guerra Mundial le sorprendió en el extremo norte de Europa

columna poco numerosa, pero bien organizada. El país nórdico sólo pudo oponerles efectivos muy débiles.

La pequeña, pero valerosa flota de guerra noruega y las baterías costeras causaron daños al enemigo, pero no pudieron impedir que el ejército invasor, fuertemente ataviado y llegado pormar y aire, se apoderase de los centros importantes y puertos principales.

El asalto pilló al “SS Dronning Maud” en la zona superior al Círculo Polar Ártico, mientras realizaba la última etapa de su ruta, entre el pueblo de Sandnessjoen y el puerto final de Kirkenes.

De inmediato, el buque noruego fue destinado por su gobierno para el transporte de tropas por aquellas inhóspitas tierras polares.

EN EL TECHO DE EUROPA

En su primera misión trasladó al Primer Batallón de Infantería Rgto. 12 desde la base militar de Soer-Varanger a Tromsø. Es ésta una ciudad fortificada, próxima al Cabo Norte, desde donde años antes partió Roald Amundsen para sus exploraciones polares, pero en esta ocasión fue utilizada como refugio del rey Haakon VII. Como la liberación tardó en llegar, el monarca se vio obligado a abandonar este cobijo el 7 de junio de 1940 para refugiarse en el Reino Unido y dirigir desde allí los movimientos de la Resistencia de su país.

El segundo servicio prestado por el “SS Dronning Maud” durante la guerra fue integrarse en un convoy formado por los buques “Harald”, “Senja” y



Ante las dificultades por carretera, los ferrys realizan un gran servicio entre fiordos.

“Kong” para trasladar al grueso de las fuerzas noruegas acuarteladas en la base militar del último punto geográfico del continente, hasta el puerto de Narvik.

A partir de ese momento, y aprovechando su condición de ferry, fue destinado al transporte médico a través de los fiordos. El 1 de mayo de 1940 trasladó a un grupo formado por poco más de un centenar de sanitarios de Soerreisa a Gratangen, en la provincia de Troms. Sobre la cubierta del barco se extendió una gran lona con el distintivo de la Cruz Roja.

El barco partió de la primera localidad para internarse en una de las más curiosas redes de fiordos que tiene No-

ruega. Por el de Gratangs llegó a la aldea de Foldvik con intención de atracar en su puerto pesquero. Poco antes del mediodía, cuando se disponía al amarre, aparecieron tres bombarderos alemanes que, en vuelo bajo, arrojaron siete bombas que impactaron de lleno en el buque. Su casco quedó destrozado y el resto de la estructura fue pasto de las llamas que alcanzaron a los botes salvavidas.

LA BANDERA DE LA CRUZ ROJA COMO SUDARIO

La tripulación y los pasajeros se vieron atrapados en aquel infierno. Muchos se lanzaron al agua en un intento de salvar sus vidas llegando a la orilla. Uno de los barcos pesqueros logró apartar al buque siniestrado del muelle de madera a fin de que las llamas no hicieran mella en él.

Fueron los metros precisos para que el “SS Dronning Maud” acabara hundiéndose. Su silueta dejó de distinguirse bajo el agua.

Una tormenta le hizo perder el rumbo



El "SS Dronning Maud" tardó en hundirse manteniéndose así durante unos días.

Lo último que se vio fue la gran lona blanca que, con una enorme Cruz Roja, avisaba de que en su interior había personal sanitario.

La noticia de aquel suceso se propagó con un reguero de pólvora por aquellos países contrarios a la política alemana. Se especuló que la acción obedeció a una rabieta de los pilotos germanos tras enterarse que un avión de su escuadra, dedicado a la colocación de minas, acababa de ser derribado en Clacton of Sea, al este de Inglaterra, pereciendo sus cuatro ocupantes. Al estrellarse contra el suelo causó la muerte a ocho personas y heridas a más de un centenar, de las cuales veintiséis tuvieron que ser hospitalizadas en el hospital de Clacton.

La opinión mundial a la que llegaban noticias del bando aliado puso el grito en el cielo. Portadas norteamericanas indicaban que los nazis ya no respetaban los convenios de Ginebra en

los que se especifica claramente que la bandera de la Cruz Roja debía ser respetada por ambos bandos. Los alemanes se agarraron al hecho de que el buque "SS Dronning Maud" no iba convenientemente señalizado al no tener sus dos costados pintados con los distintivos de la Cruz Roja.

UN SUCESO MÁS

La responsabilidad de aquel bombardeo quedó difuminada en un cruce de noticias contradictorias. Lo cierto es que la tragedia de aquel pueblo

Fue bombardeado por la aviación nazi en el puerto donde se había refugiado.



A bordo del ferry "Norled", dotado de las últimas técnicas de navegación en su especie.

noruego, Foldvik, quedó empujada por el trajín de sucesos que tuvieron lugar tras la conquista relámpago que los nazis hicieron del país nórdico.

El hecho histórico que les acabo de narrar forma parte de los comentarios que suelen hacer los guías cuando el



El escritor belga Georges Simenon.



Aún hoy se discute si su destrucción se realizó estando protegido por la Cruz Roja

ferry de turno llega al puerto que lo vivió. Unos lo escuchan con atención y otros pasan olímpicamente de la información que se les facilita sin reparar que allí, junto a los muelles que pisan, se encuentran los restos del “SS Dronning Maud”, un barco que unió a muchos pueblos del Ártico.



Destrucción del navío “SS Dronning Maud” por la aviación nazi..



El “SS Dronning Maud” semihundido.



Puerto noruego de Roervik, uno de los destinos del “SS Dronning Maud”.

Disfruta el bacalao fresco de noruega

Sano y sabroso

