

Europa Azul

Revista de la Mar

OCTUBRE-NOVIEMBRE-DICIEMBRE

N.º208. 2025





Contamos con el conocimiento y la experiencia de gestores especializados.

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

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

//ABANCA
Mar

* La concesión de la financiación recogida en esta oferta está sujeta, en cualquier caso, al análisis previo del riesgo por ABANCA. Promoción válida hasta el 31/12/2025.



Alberto Echaluze

La pesca no puede ser una nota a pie de página en la Política Agraria Común (PAC)

La pesca europea está viviendo un momento límite. Mientras las embarcaciones encajan, año tras año, recortes de días de actividad, nuevas exigencias técnicas, vedas más largas y crecientes condicionantes ambientales, en Bruselas se abre paso una idea tan silenciosa como peligrosa: diluir el FEMPA dentro de un gran fondo agrícola en el próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034. En una lectura apresurada podría parecer un simple ajuste burocrático; en realidad, hablamos de un cambio de modelo: la pesca dejaría de tener un instrumento financiero propio para pasar a ser un capítulo más dentro del “universo agrario”. Para un sector que representa la base económica y cultural de cientos de comunidades costeras, esto no es un matiz técnico: es una amenaza directa a su capacidad de sobrevivir y transformarse. Un sector al que se le exige todo... y se le quiere financiar como “apéndice”. La contradicción es evidente. En nombre de la sostenibilidad, la UE ha impuesto —y el sector ha ido asumiendo—: reducciones drásticas del esfuerzo pesquero, especialmente en el Mediterráneo, cambios obligatorios en artes y puertas, inversión en electrónica, mejoras de seguridad a bordo, paradas biológicas más largas y estrictas y nuevas exigencias en trazabilidad, control, lucha contra la pesca ilegal y transición energética. Todo ello requiere capital, tiempo y se-

guridad regulatoria. Pero justo cuando más falta hace un fondo robusto, especializado y previsible para la pesca, se plantea subsumirlo en un gran fondo agrario, donde la capacidad de influencia del sector pesquero sería, inevitablemente, menor. La pesca es pequeña en términos presupuestarios, pero enorme en términos de impacto. En muchos puertos, cada barco sostiene directamente varias familias y, alrededor de él, una cadena de valor que va desde la lonja hasta la restauración, pasando por la industria auxiliar, la logística y el turismo gastronómico. Tratarla como una línea más en la política agraria es, sencillamente, no entender su función estratégica. Si hay un escenario donde este debate se siente con crudeza es el Mediterráneo occidental. La flota de arrastre ha visto cómo en apenas cinco años sus días de mar se reducían drásticamente, hasta el punto de que la propuesta de la Comisión para 2026 —9,6 días de pesca al año por barco— se vive como un cierre encubierto. El mensaje al pescador mediterráneo es doble y brutal: “Pesque menos, invierta más, asuma más riesgo... y ya veremos si, además, sus ayudas van a seguir existiendo como fondo específico”. No es extraño que en los muelles cunda una mezcla de cansancio, incompreensión y hartazgo. El Mediterráneo, nos recuerdan desde el sector, “ha hecho los deberes”: ha aceptado reducciones, ha cambiado artes, ha soportado

paradas. Lo que se pide ahora a Europa no es barra libre, sino coherencia: si se quiere una flota más verde, más selectiva y más segura, hay que garantizar los instrumentos para llegar a ella. Los defensores de integrar el FEMPA en un gran fondo agrícola invocan, previsiblemente, la “simplificación” y la “coherencia” de las políticas. Pero esa supuesta eficiencia puede convertirse en una trampa. En un fondo común, la pesca competiría frontalmente con prioridades agrarias históricamente muy asentadas. El riesgo de que proyectos estratégicos para la modernización de la flota queden relegados frente a grandes programas agrícolas es real. Se diluye la visibilidad política de la pesca, que dejaría de tener un instrumento propio, con gobernanza y prioridades específicas. No se trata de enfrentar campo y mar —ambos son esenciales—, sino de reconocer que son realidades productivas, sociales y territoriales diferentes. La agricultura no se gestiona con reglamentos pensados para la pesca, y la pesca no puede financiar su transición con un fondo diseñado, en esencia, para la lógica agraria continental. Desde una óptica puramente contable, la pesca puede parecer marginal en el conjunto del presupuesto europeo. Pero si ampliamos el foco, vemos otra cosa: cohesión territorial: en numerosas localidades, la pesca es el núcleo económico que evita que los puertos sean simples decorados.

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 8

Norberto Emazabel, presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, valora negativamente el reparto de TACs y cuotas de especies pelágicas con especial crítica a los resultados negativos para la caballa o verdel.

Reparto TACs 10 a 15

La Confederación Española de Pesca (Cepesca) considera que el acuerdo sobre Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas para 2026 alcanzados representa "el mejor resultado posible".

Bruselas y Londres recortan las cuotas y dejan a la flota de Gran Sol con 10.800 toneladas menos

Sectores pesqueros 16 y 17

Los barcos de pesca del Mediterráneo podrán salir a faenar 143 días en 2026, la misma cifra que finalmente se alcanzó este año tras varios ajustes al alza. El acuerdo, cerrado por los ministros de Pesca de la UE en Bruselas, evita el "escenario de ciencia ficción" que suponía la propuesta inicial de la Comisión Europea: un mínimo de apenas 9,7 días de actividad.

Reunión ICCAT 19 a 23

El punto estrella de la reunión fue la adopción de un nuevo Total Admisible de Capturas (TAC) y un nuevo esquema de asignación para el atún rojo del Atlántico. ICCAT fijó el TAC en 48.403 toneladas, lo que supone un incremento cercano al 17 %, alineado con la recomendación más alta del Comité Científico (SCRS) gracias al buen estado del stock. La Comisión decidió además abrir la puerta a nuevos participantes en esta pesquería, incorporando a Mauritania, Namibia, Panamá y Senegal al reparto de cuota, pero rehuyó abordar otros temas muy importantes

Tecnología 24 a 27

Ferri presenta su Salabardo Inteligente, un sistema de pesaje integrado en la pasteca que permite conocer con exactitud el peso de las capturas durante la maniobra de izado. Barcos franceses instalan cámaras a bordo para el control de la pesca de cetáceos.

Astilleros 28 a 32

Freire coloca la quilla del "Dana". Astilleros Balenciaga firma su venta a Abu Dhabi Ports". El Busturia NM de Astilleros Murueta cuenta con propulsión diesel eléctrica.

6 a 17

Sectores pesqueros

El reparto de TACs y cuotas del 2026 es valorado como "el mejor resultado de todos los posibles"

La Confederación Española de Pesca (Cepesca) considera que el acuerdo sobre Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas para 2026 alcanzados representa "el mejor resultado posible" para la flota española en un contexto negociador "muy adverso", marcado por propuestas iniciales de la Comisión Europea especialmente restrictivas y alejadas, a juicio del sector, de la realidad socioeconómica de la pesca. El aspecto más conflictivo ha sido la propuesta de reducción de la cuota de ca-

balla del 70 % del TAC propuesta para el primer semestre del año, "muy alejada del espíritu" del asesoramiento científico del ICES. "Se habla mucho de la economía azul, pero cada vez más sentimos que la UE se aleja de la perspectiva socioeconómica que tienen estas medidas", señalaba Norberto Emazabel, presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa. La situación del Mediterráneo con un tope de 143 días mantiene la restrictiva actividad como ocurriera en este negativo 2025.

18 a 23

Situación de los túnidos

La reunión de ICCAT deja sin resolver las cuestiones clave sobre los túnidos tropicales

La 29ª reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), celebrada en Sevilla, se cerró con un gran titular: la actualización al alza de los límites de captura y el reparto de posibilidades de pesca de atún rojo. Sin embargo, para Europêche, la foto final fue mucho más ambivalente: mientras una parte del trabajo avanzó, otros debates esenciales quedaron "en la sombra". La reunión de Sevilla aprueba una subida de casi el 20 % del TAC de atún rojo y nuevos planes de gestión, pero deja sin resolver cuestiones clave sobre túnidos tropicales, capacidad de la flota y tiburones.

Maritime Blue Growth 34 a 42

La 2ª edición de Maritime Blue Growth se celebró en Cádiz en el que se trataron aspectos de gran interés para el sector marítimo.

Jornada Celeiro 44 a 52

Amplitud de temas que preocupan al sector pesquero se abordaron en Celeiro con homenaje a Fernando González Laxe.

Jornada Ondarroa 54 a 57

La instalación de Puertas Voladoras en el sector de arrastre se abordaron en una jornada en Ondarroa

Jornada Bilbao 58 a 63

Una Jornada de Estrategia Marítima y Descarbonización ha dado a conocer las inquietudes sobre los nuevos sistemas en Bilbao.

Opinión 64 y 65

Novedades de la Economía Azul

Reportaje 66 a 71

Hace 160 años tuvo lugar el hundimiento del SS London

Innovaciones tecnológicas

Salabardo Inteligente, Cámaras a bordo y Puertas Voladoras se convierten en las últimas novedades

La empresa Ferri ha ideado un Salabardo Inteligente con un sistema de pesaje integrado en la pasteca que permite conocer con exactitud el peso de las capturas durante



la maniobra de izado. También la empresa Simrad defiende en un reciente encuentro sectorial una idea clara: si la flota de arrastre del Mediterráneo quiere sobrevivir a costes disparados, restricciones europeas y creciente presión ambiental, la solución no pasa por faenar más, sino por faenar mejor. Y en ese cambio, las llamadas puertas voladoras —diseños que trabajan suspendidos del fondo son una solución. Los barcos Annytia y Carmalia, pertenecientes al Armement de Pêche Artisanale de Keroman (Apak), han sido equipados con sistemas de cámaras a bordo dentro del dispositivo OBSCAM.

Maritime Blue Growth y Jornadas de Celeiro

La descarbonización y el ahorro energético entre los temas más recurrentes de los Congresos celebrados

La Armada, Comisión Europea, navieras, hidrógeno verde y puertos coinciden: las soluciones existen, pero el reto es escalarlas a tiempo y con reglas claras. La pregunta que daba título a la mesa de la MBG,

en Cádiz, no podía ser más directa: 'Sostenibilidad en la Economía Azul'. Existe tecnología para acometer la transición?. La respuesta, tras una hora de debate intenso, fue matizada pero clara: la tecnología está, pero falta velocidad, escala, regulación estable y financiación

para que llegue a todos los buques y puertos. Sobre este tema y otros más se habló también en las Jornadas de Celeiro con el tema de la descarbonización y digitalización. Monitorización de buques pesqueros.



Publicidad

Abanca	2
Eusko Label	8
Oliveira	29
Marine Instruments	31
Nodosa	33
Bureau Veritas	39
Bilbo Port	43
Grupo Emenasa	49
Protecnavi	53
Coterena	55
Ferri	57
Javier Elorza	71
Navalia	72



ICCAT aprobó para 2026 un incremento de la cuota de atún rojo, reforzando las posibilidades de pesca y confirmando la recuperación del stock tras años de fuertes restricciones para todos. Foto cedida por Petaca Chico

Norberto Emazabel, presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa

“La UE está abandonando a la pesca selectiva y artesanal abocando a su desaparición”

El presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Gipuzkoa, Norberto Emazabel, ha lanzado un mensaje muy crítico tras el resultado del Consejo de Ministros de Pesca de la UE y el escenario que se abre para la caballa o verdel en 2026. A su juicio, las instituciones comunitarias “están abandonando” a las flotas artesanales y selectivas al aceptar una reducción del 70 % del TAC propuesta para el primer semestre del año, “muy alejada del espíritu” del asesoramiento científico del ICES y sin ser capaces de frenar las estrategias de los países del Norte. “Se habla mucho de la economía azul, pero a sectores como el nuestro se nos margina o se nos aboca a la desaparición”

La clave del conflicto está en la gestión de la caballa en el Atlántico nororiental, un stock compartido entre la Unión Europea y los llamados Estados costeros —Noruega, Reino Unido, Islandia, Islas Feroe y Rusia—. Ante la falta de acuerdo internacional y la recomendación de un recorte del 70 %, la UE ha optado por fijar un TAC provisional entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026. Ese esquema permitirá a la flota utilizar el 90 % del 30 % del TAC que se acuerde finalmente cuando se cierre la negociación con los países terceros. Para Emazabel, sin embargo, esta fórmula solo aplaza el problema: «Las negociaciones no han llegado a buen destino con el verdel. Se ha dejado un plazo a Europa para intentar un acuerdo y, si no lo hay, se aplicará el 70 %. La perspectiva es muy preocupante». Frente a este panorama, el sector pesquero vasco ha dado un paso poco habitual: reclamar abiertamente el cierre técnico de la pesquería de caballa en todo el Atlántico nororiental en 2026, de forma temporal, para permitir la recuperación de la biomasa. «Preferimos parar y dejar que se recupere el stock antes que aceptar una reducción que, en la práctica, solo castiga a nuestras flotas mientras se perpetúa la sobrepesca de los países del Norte», señala.



Norberto Emazabel muestra su preocupación por el futuro de la flota de bajura.

¿Qué valoración pueden hacer del último Consejo de Ministros de Bruselas?

-No podemos seguir así con una Europa que dice defender las artes selectivas, la pesca artesanal y los barcos de menor escala y, cuando llega la verdad, no es capaz de hacer frente a las pretensiones de Noruega, Reino Unido o Rusia. Para la flota Cantábrica, esto es un varapalo.

Han solicitado el cierre de la pesca antes de asumir un recorte de la pesca

-Cabe recordar que el sector del Cantábrico ya ha asumido en el pasado sacrificios muy duros cuando se constató una sobrepesca en la caballa. Cuando nosotros hicimos la sobrepesca del verdel, paramos durante cinco años. Cinco años. Aceptamos un recorte fuerte y estuvimos cediendo cuota de anchoa para pagar la multa del verdel. Por eso es inaceptable que algunos Estados costeros actúen al margen del criterio científico y sin que la UE reaccione con contundencia. No puede ser que tres países ignoren la recomendación del ICES y aquí nadie haga nada. Europa ha perdido fuerza. Para la pesca artesanal, es un desastre.

Fuentes científicas recordaron, además, que el consejo sobre la caballa ya era de por sí muy exigente, dado que la biomasa se sitúa por debajo del límite biológico y, en un escenario puramente precautorio, podría haberse planteado incluso el cierre total de la pesquería.

Bajo ese prisma, las críticas se dirigen tanto a los Estados que exceden sistemáticamente las cuotas como a aquellos que, dentro de la UE, siguen priorizando la inmediatez económica frente a la recuperación plena del recurso.

«No puede ser que tres países ignoren la recomendación del ICES y aquí nadie haga nada. Europa ha perdido fuerza»



Norberto Emazabel a bordo de su barco participando en una campaña de pesca.

¿En cuanto la resto de cuotas?

-En medio de este escenario de incertidumbre para el verdel, cabe reconocer algunos elementos positivos en el paquete global de cuotas. Por ello, eesta especialmente la subida de la anchoa del Cantábrico hasta las 33.000 toneladas, tras el recorte aplicado el año anterior, así como el incremento de la cuota de atún rojo para España, que se eleva en 1.155 toneladas adicionales hasta alcanzar un total de 7.938 toneladas.

Son noticias importantes para nuestras flotas, pero no pueden tapar el problema de fondo con la caballa. El verdel es una especie clave para la campaña de la flota azul del Cantábrico, tanto en Euskadi como en el resto del litoral. Con un recorte del 70 %, la viabilidad de muchas embarcaciones, especialmente las flotas de anzuelo queda en entredicho.

De momento, el Gobierno Vasco prepara medidas de apoyo.

-Consciente del impacto económico que puede acarrear el nuevo escenario de cuotas, la consejera de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, Amaia Barredo, ha anunciado que en las próximas semanas se convocarán reuniones con el sector para analizar con detalle las consecuencias y estudiar posibles medidas de acompañamiento. Según ha avanzado el Ejecutivo, las herramientas sobre la mesa incluyen paradas temporales compensadas, ajustes en determinados artes y mayor flexibilidad en la gestión pesquera, siempre dentro del marco comunitario. Barredo ha subrayado que el objetivo es «amortiguar las pérdidas» de los segmentos más afectados, especialmente aquellos que dependen de forma más directa del verdel.

¿Cree que con ayudas va a ser suficiente?

-Aún valorando la disposición del Gobierno Vasco a buscar soluciones, Emazabel insiste en que la clave está en Bruselas y en la mesa de negociación con los Estados costeros. Europa no puede presentarse como defensora de la pesca sostenible y de las artes selectivas y luego permitir que se impongan los intereses de quienes no respetan la ciencia. Hace falta liderazgo y coherencia».

Mi mensaje combina frustración y llamada a la acción. No estamos pidiendo privilegios, estamos pidiendo reglas iguales para todos y respeto a los informes científicos. Si se exige un esfuerzo, que sea compartido; y si hace falta parar para recuperar el stock, que se haga, pero con todos dentro, no solo con los de siempre».

Mientras tanto, las cofradías vascas seguirán defendiendo su propuesta de cierre técnico temporal como la opción más responsable a largo plazo, aunque suponga un sacrificio inmediato. En mi opinión, el futuro del verdel en el Atlántico nororiental y de la flota artesanal del Cantábrico pasa por poner la recuperación de la biomasa por delante de los cálculos a corto plazo y por exigir que la comunidad internacional asuma, de una vez, que la sostenibilidad también se mide en términos de justicia y reparto equilibrado de esfuerzos.

Desde la Cofradía de Hondarribia han presentado también libros

La Cofradía de Mareantes de San Pedro ha presentado los libros '1361 Done Pedro, Hondarribia', dirigido al público general, y 'Rufino Berrotarán y los peligros de la mar', para escolares. Se han editado en euskera y castellano y se pueden comprar en la tienda de la Cofradía en la calle San Pedro y los beneficios se destinarán a Aspanogi, asociación de familias de menores de Gipuzkoa con cáncer. Además, se enviarán ejemplares al

“No estamos pidiendo privilegios sino reglas iguales. Si se exige un esfuerzo que sea compartido”



Norberto Emazabel en el muelle con trabajadores que se han incorporado a la flota de bajura.

«El futuro del verdel en el Atlántico nororiental y de la flota artesanal del Cantábrico pasa por poner la recuperación de la biomasa por delante de los cálculos a corto plazo»

hospital oncológico de Gipuzkoa, para los niños y jóvenes allí hospitalizados. Este libro cuenta la experiencia de un niño hondarribitarra de once años del siglo XIX que salió al mar junto a su tío (miembro de la cofradía) y a punto estuvo de perder la vida. Por su parte, '1361 Done Pedro, Hondarribia' está dirigida al público general y recoge la trayectoria de la Cofradía de Mareantes de San Pedro, cuya actividad comenzó a regularse

oficialmente en 1361, aunque el vínculo de Hondarribia con la pesca es muy anterior. Ambas publicaciones llevan las firmas de Bakarne Atxukarro e Izaskun Zubialde, con ilustraciones de Raquel Samitier y de Asun Egurza, respectivamente, y las dos primeras fueron las encargadas de conducir la presentación que se llevó a cabo en el auditorio. Mejor dicho, las presentaciones, ya que se realizó el acto en hasta cinco ocasiones, para que pudiera llegar a más público.



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.



Oñenetan,
oñena.
De lo bueno,
lo mejor.



Cepesca ve en el pacto de TAC y cuotas de 2026 el mejor resultado posible para la flota española

La Confederación Española de Pesca (Cepesca) considera que el acuerdo sobre Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas para 2026 alcanzados representa “el mejor resultado posible” para la flota española en un contexto negociador “muy adverso”, marcado por propuestas iniciales de la Comisión Europea especialmente restrictivas y alejadas, a juicio del sector, de la realidad socioeconómica de la pesca. La organización que representa al sector pesquero español destaca como principal punto positivo la situación en el Mediterráneo. Cepesca habla de “alivio” al constatar que no se han reducido los días de actividad ni se han incorporado nuevas medidas adicionales. El acuerdo permite mantener los 143 días de pesca de 2025, frente a la última propuesta comunitaria que planteaba rebajarlos a apenas 9,6 días de faena.

Tras varios años de ajustes acumulados, que han impactado de forma muy significativa en la viabilidad económica de la flota mediterránea, la patronal valora que el pacto aporte una cierta estabilidad, aunque sea provisional. En la misma línea, subraya el mantenimiento de las posibilidades de pesca de gamba roja en 708,3 toneladas —“insuficientes”, matiza— y resalta el compromiso expresado por el comisario europeo de Pesca y Océanos, Costas Kadis, de abrir una revisión del Reglamento que establece el plan plurianual para las pesquerías demersales del Mediterráneo occidental, un marco que el sector considera necesario adaptar mejor a la realidad biológica, económica y social de la zona.

El secretario general de Cepesca, Javier Garat, reconoce que “a los pescadores del Mediterráneo les hubiera gustado tener más días de pesca, porque además lo necesitan y lo merecen”, pero subraya que, dadas las circunstancias, “mantener los días actuales y sin nuevas medidas es un resultado muy relevante”.

Balance desigual en el Atlántico

En el Atlántico, Cepesca realiza un balance claramente desigual según las especies. Entre los aspectos positivos, la organización destaca las subidas de TAC en pesquerías de alto interés para la flota española, como el boquerón del Golfo de Cádiz, que aumenta un 60 %, la anchoa del Cantábrico Noroeste, con un incremento del 8 %, y el atún rojo, cuya cuota se eleva en 1.155 toneladas adicionales para España, hasta alcanzar un total de 7.938 toneladas.

En el lado negativo, el sector advierte del fuerte impacto que tendrán determinadas reducciones. La cigala del Golfo de Cádiz sufre un recorte cercano al 50 %. No obstante, Cepesca valora que el acuerdo incluya una declaración conjunta de la Comisión Europea y de España que prevé la realización de un nuevo estudio científico sobre el estado del stock, con la posibilidad de ajustar las cuotas a lo largo del año en función de sus resultados.

La patronal también subraya que se han moderado algunas propuestas de rebaja muy severas planteadas inicialmente por Bruselas. Es el caso

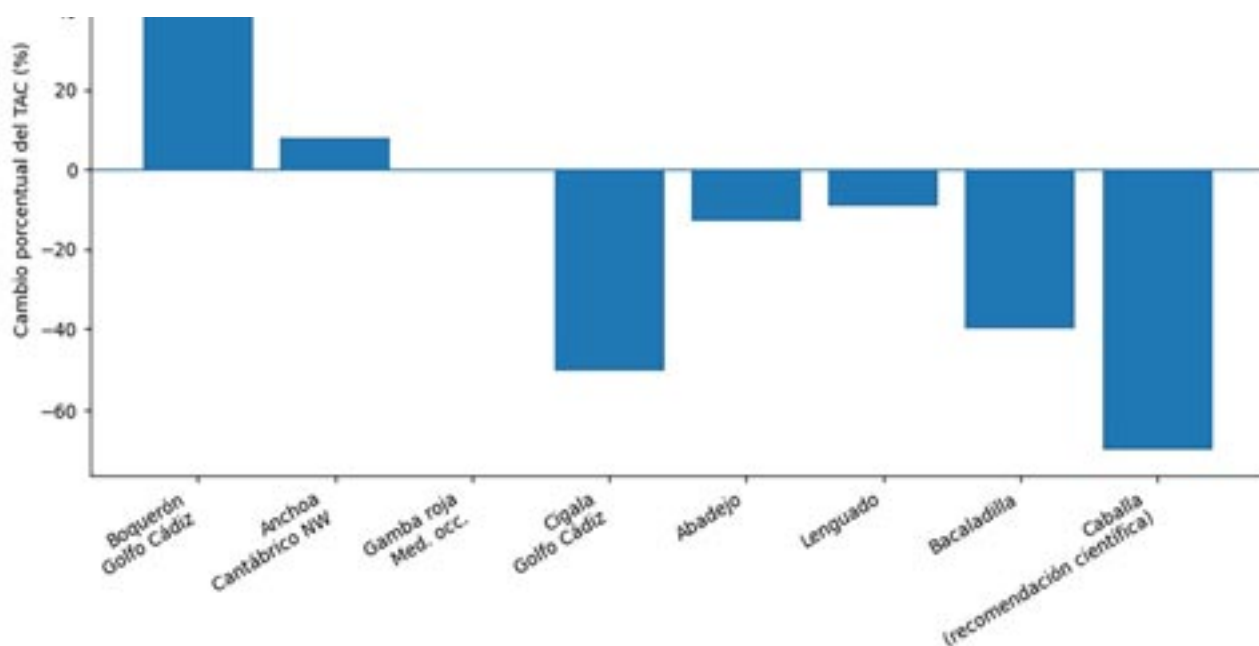
del abadejo, cuya reducción se limita finalmente al 13 % frente al 26 % que se contemplaba en origen, o del lenguado, que se recorta un 9 % en lugar del 28 % propuesto. En cambio, la bacaladilla mantiene la bajada ya prevista del 40 %, lo que preocupa al sector por su repercusión económica.

Caballa, listado, Índico y negociación política

Cepesca pone el foco especial en la situación de la caballa, especie cuya gestión depende de la negociación entre la Unión Europea y los Estados costeros —entre otros Noruega, Reino Unido y las Islas Feroe— y para la que los científicos han recomendado una reducción del 70 %. Ante la falta de acuerdo internacional y el previsible tijeretazo, se ha fijado un TAC provisional para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 30 de junio. Ese esquema permitirá utilizar el 90 % del 30 % del TAC que finalmente se acuerde, a la espera de que se cierre la negociación definitiva con los socios externos.

En relación con el listado del océano Índico, la flota atunera integrada en Cepesca lamenta haber sido utilizada como “moneda de cambio” y denuncia que Francia haya logrado un reparto “mucho más beneficioso” a costa de España, pese a que la flota española contaba con un histórico de capturas considerablemente más favorable en esa pesquería.

Pese a las sombras, Cepesca subraya que el acuerdo final introduce correcciones relevantes respecto a los



El gráfico refleja los importantes descensos en especies principales para la flota

planteamientos iniciales de la Comisión, muy especialmente en el Mediterráneo, y lo atribuye al trabajo político y técnico desarrollado por España en coordinación con otros Estados miembros directamente afectados, como Italia y Francia.

La organización agradece de forma expresa la labor del equipo negociador español encabezado por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, así como el papel ejercido por la presidencia danesa del Consejo. En un contexto de creciente complejidad regulatoria y fuerte presión ambiental, el sector considera que el acuerdo de TAC y cuotas de 2026 no resuelve todos los problemas, pero sí evita un escenario aún más dañino para buena parte de la flota española.

El hito político: sin “preferencias de La Haya” por primera vez en décadas

En el relato trasladado por los comités pesqueros bretones, “Francia buscó un frente común con España e Italia durante el tramo final del Consejo, en un contexto político descrito como “complicado”. El comunicado subrayaba, además, el peso de la delegación francesa en una negociación marcada por la tensión entre sostenibilidad, empleo y estabilidad empresarial. El hecho más llamativo, según el sector francés y medios de varios países, fue la no aplicación de las “preferencias de La Haya”, un mecanismo históricamente invocado para otorgar a Irlanda cuotas adicionales en determinados escenarios. La información difundida por el Comité Nacional de Pesca francés y por una agencia belga apunta a que Bélgica, Francia, Países Bajos, Polonia y Alemania bloquearon su aplicación en esta ronda. La decisión ha tenido eco inmediato en Irlanda. El Gobierno irlandés y la prensa del país describieron un golpe severo para su sector, en un contexto de reducciones muy acusadas en especies pelágicas y de debate sobre el reparto interno de cargas dentro de la UE. En el capítulo de la caballa, el Comité francés indica que 2026 arrancará con una cuota provisional para Francia de 2.427 toneladas hasta junio, en un escenario condicionado por la falta de un acuerdo de reparto con los países costeros implicados. El comunicado sectorial francés admite que “no hay milagros”: algunas rebajas científicas se confirman y otras quedan suavizadas. En concreto, se describen recortes “brutales” para gadidos en mar Céltico: bacalao (-70%), eglefino (-68%) y merlán (-51%). En el Golfo de Vizcaya, el abadejo (lieu jaune) verá contenida a la mitad la caída inicialmente planteada, hasta -13%, junto a una subida moderada de la lubina (bar) y un aumento significativo de la cigala

Acuerdo entre la UE y UK

Bruselas y Londres recortan las cuotas y dejan a la flota de Gran Sol con 10.800 toneladas menos

“Otro mazazo para la pesca de altura al fresco”, la OPPAO de Ondarroa alerta del impacto del recorte de cuotas en Gran Sol. El gerente de la Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa, Mikel Ortiz, denuncia que Bruselas “claudica ante Reino Unido” y antepone los objetivos energéticos y medioambientales al suministro de proteína marina para Europa. El último acuerdo de posibilidades de pesca entre la Unión Europea y el Reino Unido para 2026 ha caído como un jarro de agua fría en los muelles de Ondarroa. El recorte de cuotas en las principales especies de Gran Sol —merluza, gallo, rape y cigala— supone, según el gerente de los armadores de Ondarroa, Mikel Ortiz, “otro mazazo más para los pescadores y para la cadena alimentaria de pescado fresco europea”.

Por su parte, desde ARVI, tras tener conocimiento del acuerdo entre UE-UK sobre los TAC y cuotas de especies compartidas, desde la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, desearon manifestar su preocupación "porque, una vez más, se atiende exclusivamente al aspecto medioambiental de la situación de los stocks pesqueros, haciéndolo además en el límite inferior del rango que podría haberse adoptado".

En esta dirección desde ARVI lamentan que "los aspectos sociales y económicos, que en la PCP tienen el mismo peso que el medioambiental, se hayan dejado de lado, lo que además se une a una reducción constante de posibilidades de pesca en los últimos añ

os, en lo que se refiere a especies principales para nuestra flota de Gran Sol, como pueden ser la Merluza o el Gallo".

Ortiz subraya que el ajuste pactado en Bruselas no es un expediente más en la larga serie de recortes, sino un golpe acumulativo que pone contra las cuerdas a buena parte de la flota de altura vasca: "Venimos de años de reducción de días de mar, más costes, más exigencias técnicas... y ahora menos cuota en las especies que sostienen la rentabilidad de las mareas. Cada decisión aislada puede parecer asumible, pero el efecto combinado es devastador para las empresas y las tripulaciones".

Merluza: TAC de 32.479 toneladas en Gran Sol y 4.210 en el Golfo de Vizcaya

“Bruselas claudica ante Reino Unido”

Para el responsable de la OPPAO, el resultado de la negociación evidencia una posición de debilidad de la UE frente a Londres en la gestión de los stocks compartidos del Atlántico Nordeste:

Gallo: recorte del 20 % en la zona clave para la flota de altura

“Bruselas claudica ante Reino Unido, y todos claudican ante los objetivos medioambientales y energéticos frente a la alimentación. Nadie discute que haya que cuidar los recursos ni luchar contra el cambio climático, pero se está construyendo un relato en el que la pesca aparece siempre como el problema y nunca como parte de la solución”.

Según Ortiz, el equilibrio entre sostenibilidad ambiental, económica y social que proclama la Política Pesquera Común “se rompe cuando, sistemáticamente, la carga de las restricciones recae sobre las mismas flotas europeas, mientras se mantiene una creciente dependencia de productos importados de terceros países, muchas veces con estándares de control, laborales y ambientales muy inferiores”.



Riesgo de mayor dependencia alimentaria

El gerente de la OPPAO lanza una advertencia de fondo: “Con cada recorte que deja tibia a una flota europea, aumentamos el riesgo de dependencia alimentaria de países terceros. Europa renuncia a pescado fresco capturado bajo estrictos controles científicos y de trazabilidad, y lo sustituye por producto de orígenes donde no siempre hay las mismas garantías. Es un contrasentido desde el punto de vista de la soberanía alimentaria y de la propia Agenda

Verde europea”.

Ortiz insiste en que la flota de altura vasca ha asumido durante años medidas de reducción de esfuerzo, vedas, mejoras de selectividad y fuertes inversiones en seguridad y eficiencia energética:

“Hemos cumplido, hemos reducido esfuerzo y hemos invertido en barcos más limpios y seguros. Lo mínimo que pedimos es estabilidad y una negociación que tenga en cuenta también el empleo, las economías locales y el papel del pescado como alimento saludable y de baja huella de carbono”.

Especie	Zona / Caladero	TAC 2026 (t)	Variación respecto a 2025
Merluza norte	Zona VII (Gran Sol)	32.479	-5,8 %
Merluza norte	Zona VIIIabde (oeste Francia / Golfo Vizcaya)	4.210	-5,8 %
Gallo	Zona VII (Gran Sol, flota viguesa)	16.024	-20,0 %
Rape	Zona VII (Gran Sol)	46.122	-3,0 %
Rape	Zona VI (oeste de Escocia)	10.971	-1,2 %
Cigala	Zona VI (Atlántico Norte)	16.689	-21,1 %
TOTAL.	Merluza, rape, gallo y cigala (Gran Sol)	-7,9 %	(-10.800 t)

Incertidumbre en los puertos

En Ondarroa, y el resto de puertos vascos y gallegos con flota de altura, la sensación es de incertidumbre ante un 2026 marcado por menos cuota y más obligaciones técnicas. Las organizaciones de productores y las cofradías reclaman al Gobierno español que pelee márgenes de maniobra adicionales en el Reglamento definitivo de TAC y cuotas y que active, si fuera necesario, medidas de apoyo específicas para las empresas más expuestas.

Reflexión más amplia en Bruselas

“No se puede diseñar la política climática y energética de espaldas a la política alimentaria. Si de verdad queremos una Europa menos dependiente, con empleo costero y con dieta saludable, la pesca de altura gestionada con ciencia tiene que ser aliada, no víctima colateral”.

El “mazazo” de las nuevas cuotas llega, así, en un momento clave para la altura vasca, que ve cómo se estrecha su margen de supervivencia al tiempo que se reabre el debate sobre el papel que debe jugar la pesca europea en el futuro de la seguridad alimentaria del continente.

Reparto de las cuotas

La Unión Europea y el Reino Unido han cerrado el acuerdo sobre las posibilidades de pesca para 2026 en las aguas del Atlántico Nordeste, un pacto que recorta de forma significativa los márgenes de maniobra de los arrastreros y pincheiros, especialmente gallegos. Según el texto acordado, la flota dispondrá de 10.800 toneladas menos de las cuatro especies clave que captura en la zona: merluza, rape, cigala y gallo, un tijeretazo que se traduce en una reducción global del 7,9 % para estos recursos de alto valor comercial.

El pacto, que afecta a 95 TAC (Totales

Admisibles de Capturas) compartidos, se incorporará ahora al Reglamento de posibilidades de pesca para 2026 que los ministros comunitarios deben cerrar entre hoy y mañana en Bruselas. En conjunto, permitirá a la flota comunitaria capturar hasta 288.000 toneladas, con un valor estimado superior a los 1.200 millones de euros, según los cálculos de la Comisión Europea.

Gallo: recorte del 20 % en zonas claves

Uno de los golpes más duros llega con el gallo en la zona VII, el principal caladero para la flota rapantera con base en Vigo. El acuerdo fija un TAC de 16.024 toneladas, lo que supone un descenso del 20 % respecto al nivel anterior. Esta rebaja afecta de lleno a una pesquería que depende en gran medida de esta especie para cuadrar las mareas y mantener la rentabilidad de los viajes a Gran Sol. Pese a ello, Bruselas defiende que el ajuste sigue la senda marcada por el asesoramiento científico, que pedía rebajas importantes para garantizar la sostenibilidad del stock y evitar que se convierta en especie estranguladora en las pesquerías mixtas del Atlántico.

Merluza: TAC de 32.479 toneladas en Gran Sol y 4.210 en el Golfo de Vizcaya

La merluza norte, otra especie emblemática para las flotas de arrastre y pincho, también sufre recortes. Los negociadores han acordado una reducción de casi el 6 % en las dos zonas de referencia.

En Gran Sol (zona VII), el TAC quedará fijado en 32.479 toneladas, lo que implica un recorte del 5,8 %. En la zona VIIIabde, al oeste de Francia y en el Golfo de Vizcaya, se aplica la misma rebaja, con un TAC final de 4.210 toneladas. Estos descensos siguen la línea marcada por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), que venía alertando de la ne-

Cigala: tijeretazo del 21,1 % en el área VI y medidas técnicas para evitar cierres prematuros

cesidad de reducir la presión sobre el stock norte de merluza para garantizar su recuperación a niveles biológicos seguros.

Rape: leves recortes, pero sin compensar las pérdidas

En el caso del rape, Bruselas y Londres han optado por una senda de ajustes moderados pero igualmente a la baja: En la zona VII, la más importante para la flota gallega, se acuerda un TAC de 46.122 toneladas, lo que supone una reducción del 3 %.

En la zona VI, al oeste de Escocia, el límite se sitúa en 10.971 toneladas, un recorte del 1,2 % respecto al año anterior. La reducción del “rapante” en la zona VII es menor que el 30 % que planteaban inicialmente los científicos del ICES, pero el recorte no se ve compensado por el ligero alza del 5,8 % en la zona VI, donde el TAC queda en 6.190 toneladas. Para los armadores, ese incremento en el oeste de Escocia resulta insuficiente para equilibrar las pérdidas en el principal caladero.

Cigala: recorte del 21,1 % en el área VI

La cigala, otra especie fundamental para la rentabilidad de muchas mareas, también se ve seriamente afectada. Para el área VI, los negociadores han acordado un TAC de 16.689 toneladas, lo que se traduce en un recorte del 21,1 %. En este caso, la Comisión ha subrayado que el objetivo es acelerar la recuperación de la po-

blación en un contexto de fuerte presión pesquera y de señales claras de agotamiento del recurso en varias subzonas del Atlántico Norte. Medidas técnicas para evitar cierres prematuros Más allá de los números, Bruselas insiste en que el acuerdo incorpora un paquete de “medidas correctivas” diseñado para evitar el temido efecto de los stocks estranguladores y los cierres prematuros de pesquerías mixtas.

El comunicado de la Comisión Europea destaca que «ambas partes abordaron los factores socioeconómicos para evitar situaciones de estrangulamiento que podrían provocar el cierre prematuro de determinadas pesquerías». Para promover la “rápida recuperación” de las poblaciones en peor estado, se han acordado: Mayor selectividad de las artes de pesca.

Aumento del tamaño de malla en determinadas pesquerías.

Dispositivos selectivos obligatorios, especialmente en las pesquerías dirigidas a la cigala. Estas medidas buscan reducir las capturas accidentales de especies con cuotas ajustadas, como la merluza o el rape, y prolongar la actividad de las flotas sin rebasar los límites de los TAC.

Kadis defiende el pacto; España presiona por más cuota

El comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis, defendió el pacto asegurando que «supone un importante paso adelante en la gestión sostenible de nuestros recursos marinos compartidos» y que «proporciona la estabilidad y la previsibilidad que tanto necesitan nuestras flotas y nuestros pescadores». Sin embargo, desde España se advierte de que el impacto para la flota de Gran Sol será muy severo si no se introducen compensaciones adicionales. El ministro de Agri-

En el caso del rape, en la zona VII, la más importante para la flota gallega, se acuerda un TAC de 46.122 toneladas, lo que supone una reducción del 3 %. En la zona VI, al oeste de Escocia, el límite se sitúa en 10.971 toneladas, un recorte del 1,2 % respecto al año anterior.

cultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, tiene previsto pedir en Bruselas más cuota para los barcos españoles en 2026, aprovechando la negociación del Reglamento de TAC y cuotas para el Atlántico y el mar del Norte, que incluye también decisiones plurianuales para algunas especies.

El Gobierno central insiste en que, siempre que los informes científicos lo permitan, deberían fijarse cuotas para varios años con el fin de aportar estabilidad a la gestión y facilitar

la planificación empresarial de armadores y tripulaciones. Mientras tanto, los puertos gallegos y las organizaciones de armadores miran con preocupación un 2026 marcado por menos toneladas y más obligaciones técnicas.

El reto, coinciden, será mantener la viabilidad económica de las empresas con 10.800 toneladas menos de sus especies estrella... y sin perder de vista que, sin recursos en buen estado, no habrá futuro para la flota en Gran Sol.



La flota de altura ha valorado el recorte de las cuotas en Gran Sole.

La flota mediterránea respira, pero sigue contra las cuerdas

Los barcos de pesca del Mediterráneo podrán salir a faena 143 días en 2026, la misma cifra que finalmente se alcanzó este año tras varios ajustes al alza. El acuerdo, cerrado por los ministros de Pesca de la UE en Bruselas, evita el “escenario de ciencia ficción” que suponía la propuesta inicial de la Comisión Europea: un mínimo de apenas 9,7 días de actividad, es decir, un recorte de en torno al 65 % sobre los niveles actuales. Los pescadores valoran mantener los 143 días de faena en 2026, pero alertan de que la presión regulatoria y la incertidumbre hacen “inviable” planificar el futuro.



Los barcos de pesca del Mediterráneo podrán salir a faena 143 días.

Para el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, se trata de la parte “más difícil” de la negociación, pero también de uno de los resultados más relevantes del paquete de Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas para 2026. La clave del pacto está en el mantenimiento del mecanismo de compensación: los días de mar se pueden ampliar, hasta esos 143, si los buques aplican medidas de pesca más selectiva y menos impactante sobre los ecosistemas.

En los puertos mediterráneos, el acuerdo se recibe con una mezcla de alivio y frustración.

“Si nos hubiéramos quedado con los 9 o 10 días que planteaba Bruselas, simplemente ha-

bría que haber amarrado la flota y cerrar empresas”, resume un patrón de arrastre de Castellón. “Mantener los 143 días es evitar el desastre, pero no significa que estemos bien. No hemos ganado futuro, solo tiempo”.

En cofradías y asociaciones de armadores se repite la misma idea: la decisión evita un golpe inmediato, pero no resuelve la fragilidad estructural de muchas explotaciones. “Llevamos años acumulando recortes, vedas y restricciones. Cada campaña es una carrera de obstáculos burocráticos”, lamentan desde una organización representativa del litoral andaluz. “Los 143 días son lo mínimo para sobrevivir; cualquier paso atrás habría sido la puntilla para muchas tripulaciones”.

“Con 9 o 10 días de trabajo el cierre estaba asegurado”

Medidas más selectivas como moneda de cambio

El acuerdo mantiene la lógica introducida en 2022: quien apuesta por artes más selectivas o por medidas de conservación nacionales puede sumar días adicionales de pesca. Redes con mallas más anchas que permitan escapar a los ejemplares pequeños, puertas voladoras que reducen el contacto con el fondo marino o la presencia de científicos a bordo forman parte de este catálogo de compensaciones.

Desde el Consejo de la UE se presenta el sistema como una forma de “mitigar el impacto socioeconómico a corto

plazo y recompensar las prácticas más selectivas". Pero en la práctica, para muchas empresas familiares la adaptación no es sencilla.

"Cambiar puertas, reformar artes, adaptar el barco a nuevas exigencias... todo pasa por inversiones que muchos no pueden asumir sin ayuda", advierte un armador de arrastre de Cataluña. "Estamos de acuerdo en pescar mejor, pero alguien tiene que entender que la transición también tiene un coste económico y que no todos partimos de la misma situación".

Un Mediterráneo exhausto por la incertidumbre

El sector insiste en que el problema ya no es solo el número de días, sino la incertidumbre permanente.

"Trabajamos año a año, sin horizonte. Un día nos hablan de 23 días, al siguiente de 130 si cumplimos condiciones, luego aparece una nueva propuesta de 9,7... Es imposible planificar inversiones, relevo generacional o créditos con esta montaña rusa", explican desde una cofradía de la Comunidad Valenciana.

En 2024, la negociación de diciembre fijó inicialmente un mínimo de 23 días de faena, ampliables hasta 130 mediante medidas de compensación. En noviembre se añadieron 13 días más y la cifra final se situó también en 143. Ahora, el objetivo para 2026 vuelve a ser el mismo, pero tras semanas en las que el sector ha vivido pendiente de un recorte que calificaban de "incompatible con la vida de las empresas".

"Que no nos quiten días ya lo celebramos como una victoria, cuando en realidad seguimos trabajando al límite", apunta un representante de la flota de arrastre de Almería. "Es un síntoma de hasta qué punto se ha tensado el sistema".

Llamamiento a revisar el plan del Mediterráneo occidental

Tras el acuerdo, muchas voces del sector ponen el foco en el plan plurianual para las pesquerías demersales del Mediterráneo occidental, el marco normativo que ha ido reduciendo de forma escalonada el esfuerzo pesquero y el número de días de actividad.

"Ese plan nació con lógica conservacionista, pero sobre el terreno ha demostrado desajustes importantes", señalan fuentes del sector. "No se puede gestionar igual todas las zonas ni todos los artes, y los informes científicos empiezan a mostrar signos de recuperación en varias especies. Ha llegado el momento de ajustar las reglas a la realidad actual y no a la foto de hace diez años".

Las organizaciones pesqueras reclaman que la revisión anunciada por las autoridades europeas sea profunda y que incorpore indicadores socioeconómicos claros. "La sos-



El arrastre sigue estando demonizado.

tenibilidad tiene tres patas: ambiental, económica y social. Si solo miramos una, el sistema se cae", recuerdan.

Entre Bruselas y el muelle: dos percepciones distintas

Desde Bruselas se destaca el equilibrio del acuerdo: estabilidad en el Mediterráneo a cambio de seguir avanzando en selectividad y reducción de impacto, e incrementos o recortes moderados según el estado de las poblaciones en el Atlántico.

En los muelles, sin embargo, la lectura es más cruda.

"En los papeles queda muy bien hablar de objetivos climáticos, de biodiversidad y de transición verde", comenta un patrón mayor de un puerto murciano. "Pero eso luego se traduce en menos días, más gastos y más papeleo. La sensación es que siempre nos piden más sacrificios y que las compensaciones reales llegan tarde o no llegan". Pese a todo, la mayoría de las organizaciones coinciden en que el acuerdo de 2026 era, en el contexto actual, el "mal menor". Peor hubiera sido un recorte brutal que dejara a la flota contra el muro", admiten. "Ahora la prioridad es aprovechar este respiro para acelerar los proyectos de modernización, exigir que se revisen las normas con datos actualizados y garantizar que la transición no deja tirados a los barcos pequeños ni a las tripulaciones más vulnerables".

Un Mediterráneo que quiere seguir vivo

El mensaje que el sector lanza a las instituciones es claro: no se cuestiona la necesidad de proteger el Mediterráneo, sino la forma de hacerlo. "Queremos seguir pescando dentro de veinte años, no quemar el recurso en cinco", sintetizan desde una asociación de jóvenes patrones. "Pero si la transición se hace contra nosotros y no con nosotros, lo que desaparecerá no serán solo algunas artes o especies, sino pueblos enteros vinculados históricamente al mar". Los 143 días de 2026 permiten, por ahora, ganar tiempo en esa negociación silenciosa.

Avances en ICCAT en la gestión de algunas especies, pero las reformas clave quedan aplazadas

La 29ª reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), celebrada en Sevilla del 17 al 24 de noviembre, se cerró con un gran titular: la actualización al alza de los límites de captura y el reparto de posibilidades de pesca de atún rojo. Sin embargo, para Europêche, la organización que agrupa a buena parte de la industria pesquera europea, la foto final fue mucho más ambivalente: mientras una parte del trabajo avanzó, otros debates esenciales quedaron “en la sombra”. La reunión de Sevilla aprueba una subida de casi el 20 % del TAC de atún rojo y nuevos planes de gestión, pero deja sin resolver cuestiones clave sobre túnidos tropicales, capacidad de la flota y tiburo-nes, según la patronal pesquera europea.

El punto estrella de la reunión fue la adopción de un nuevo Total Admisible de Capturas (TAC) y un nuevo esquema de asignación para el atún rojo del Atlántico. ICCAT fijó el TAC en 48.403 toneladas, lo que supone un incremento cercano al 20 %, alineado con la recomendación más alta del Comité Científico (SCRS) gracias al buen estado del stock. La Comisión decidió además abrir la puerta a nuevos participantes en esta pesquería, incorporando a Mauritania, Namibia, Panamá y Senegal al reparto de cuota.

Desde la industria europea, el balance fue matizado. El presidente de Europêche, Javier Garat, calificó el resultado de “mixto”: “El aumento del TAC de atún rojo aporta a los pescadores europeos menos cuota adicional de la que esperábamos, pese al enorme esfuerzo realizado por nuestras flotas. Y no podemos ignorar los contrapesos: la UE ha re-

ducido su porcentaje para acomodar nuevas demandas, lo que genera incertidumbre en una pesquería muy diversa y sienta un precedente preocupante”.

Garat se mostró especialmente inquieto por la entrada de Senegal en el reparto. “Nos preocupa especialmente la nueva asignación a Senegal, dado los

“El aumento del TAC de atún rojo aporta a los pescadores europeos menos cuota adicional de la que esperábamos, pese al enorme esfuerzo realizado por nuestras flotas”

graves problemas de cumplimiento planteados este año en relación con la gestión de sus cuotas de túnidos tropicales”.

Nuevos procedimientos de gestión: pez espada del norte y listado del Atlántico occidental

No todo fueron sombras. ICCAT también dio un paso importante en materia de ordenación a largo plazo, con la adopción de procedimientos de gestión (harvest strategies) para dos especies:

-Pez espada del Atlántico Norte.

-Listado (skipjack) del Atlántico occidental.

Estos procedimientos definen reglas de explotación a largo plazo, vinculadas a indicadores científicos, y forman parte de la transición hacia una gestión más previsible y menos sujeta a vaivenes políticos anuales.

Atunes tropicales: frustración por la falta de avances

Donde la decepción fue mayor, según Europêche, fue en el capítulo de túnidos tropicales (rabil, patudo y listado), una de las pesquerías más importantes para la flota cerquera europea.



Descarga de atún para una granja

La organización recuerda que las flotas de túnidos tropicales de la UE llevan años invirtiendo en el Atlántico con una visión de largo plazo, bajo altos estándares sociales, de control y ambientales. Mantener empresas viables y empleos dignos —desde las tripulaciones hasta los trabajadores portuarios, astilleros y conserveras— depende en buena medida de un marco de gestión sólido y predecible.

Capacidad de flota y cumplimiento: un registro insuficiente

En Sevilla, ICCAT aprobó también una resolución para establecer un registro de buques de más de 20 metros.

Europêche denuncia el bloqueo de ICCAT en túnidos tropicales y alerta de mayor vulnerabilidad para la flota cerquera

Donde la decepción fue mayor, según Europêche, fue en el capítulo de túnidos tropicales (rabil, patudo y listado), una de las pesquerías más importantes para la flota cerquera europea. La organización recuerda que las flotas de túnidos tropicales de la UE llevan años invirtiendo en el Atlántico con una visión de largo plazo, bajo altos estándares sociales, de control y ambientales. Mantener empresas viables y empleos dignos —desde las tripulaciones hasta los trabajadores portuarios, astilleros y conserveras— depende en buena medida de un marco de gestión sólido y predecible. Europêche señala tres decisiones concretas que podrían haber reforzado ese camino, y que finalmente no vieron la luz:

1-Asignar el TAC de rabil (yellowfin) entre las distintas Partes para evitar rebasamientos sistemáticos del cupo global.

2-Aumentar el TAC de patudo (bigeye) en línea con el consejo del SCRS, aliviando a las flotas que más han sacrificado para reconstruir el stock.

3-Levantar la veda sobre dispositivos



La flota de atún tropical se queja que no se han adoptado medidas que reivindicaban.

agregadores de peces (FAD-closure), una medida que recae de forma desproporcionada sobre los cerqueros y cuya eficacia real para el stock no ha sido demostrada científicamente, según el sector.

“Ninguna de estas cuestiones alcanzó un acuerdo”

“El resultado es muy decepcionante”, lamenta Xavier Leduc, presidente del Grupo de Atún de Europêche. “Ninguno de los asuntos urgentes sobre atunes tropicales —incluyendo la asigna-

ción del TAC de rabil y la eliminación de la moratoria de FADs— ha desembocado en una decisión este año, lo que deja a nuestras pesquerías europeas responsables en una posición más vulnerable”. Por todo ello, Leduc pide que las Partes Contractantes de ICCAT aprovechen los trabajos intersesiones: “Instamos a utilizar el periodo entre reuniones para encontrar soluciones equilibradas, basadas en la ciencia, que protejan la pesquería, a las empresas y personas que dependen de ella”.

Sobre el papel, se trata de un instrumento para mejorar el control. Pero para Europêche, el diseño acordado se queda corto.

Según explica Anne-France Mattet, directora del Grupo de Atún de Europêche, el registro no permite conocer la capacidad real de pesca en la región, un dato esencial para aplicar medidas de gestión eficaces.

“Sin información crucial sobre la capacidad de bodega en metros cúbicos, como recomienda la FAO y se aplica en el Pacífico oriental, ICCAT no puede conocer la verdadera capacidad de la flota. Entender la capacidad de los buques es clave para garantizar una gestión adecuada y sostenible”.

La patronal europea también considera que los procedimientos de cumplimiento siguen siendo débiles. El sistema actual tiene dificultades para seguir de forma eficaz los casos de incumplimiento: no hay un documento de síntesis claro, ni un mecanismo de seguimiento estructurado, ni un proceso automatizado para tratar las infracciones.

La propuesta de la Unión Europea para racionalizar los informes y el seguimiento fue adoptada, lo que Europêche valora como un paso en la buena dirección, pero insiste en que “queda mucho trabajo” antes de poder hablar de una aplicación robusta y homogénea de las normas en todo el Atlántico.

Tiburones, bloqueo en la gestión y en la lucha contra el finning

Otra de las grandes frustraciones de Sevilla fue el capítulo de los tiburones. Las numerosas propuestas destinadas a mejorar su gestión y reforzar la lucha contra el “shark finning” (cercenar las aletas y descartar el cuerpo) no lograron el consenso necesario.

La flota europea recuerda que aplica desde hace años la política de “aletas adheridas de forma natural” (fins naturally attached), que obliga a desembarcar los tiburones con el cuerpo y las aletas unidos, y reclama un terreno de juego equilibrado para todos los operadores del Atlántico.

Durante la reunión, el presidente de ICCAT, Ernesto Peñas, lanzó una pregunta provocadora a las delegaciones:

“¿Queréis que ICCAT se ocupe de los tiburones?”.

Con ella quiso subrayar la necesidad de que la organización demuestre liderazgo en este campo para no quedar eclipsada por otros foros, como el Convenio CITES. ICCAT ha avanzado en la gestión de algunas especies, como el tiburón azul, pero Europêche insiste en que “hay que mantener y profundizar este enfoque” si se quiere evitar que la agenda sobre tiburones se decida fuera del ámbito pesquero.

Para Europêche, la prioridad es clara: transformar las buenas palabras sobre gestión sostenible en decisiones concretas sobre tiburones, capacidad de flota, control y tiburones

ICCAT y el Acuerdo BBNJ: defender el papel de las OROP

Pese a los avances limitados en determinados frentes, Europêche recuerda que ICCAT ha demostrado en los últimos años su capacidad para gestionar de forma sostenible las pesquerías de atunes del Atlántico. La organización reafirmó en Sevilla su mandato en el nuevo contexto creado por la entrada en vigor del Acuerdo sobre la Biodiversidad Marina en Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ).

Una nueva resolución adoptada en Sevilla insiste en que las futuras medidas bajo el paraguas del BBNJ deben respetar plenamente las competencias y el papel de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP).

Jérôme Jourdain, miembro de la delegación de Europêche en ICCAT, lo resume así: “ICCAT y otras OROP apor-

tan décadas de experiencia científica en la gestión sostenible de las pesquerías de alta mar. Las nuevas medidas bajo el Acuerdo BBNJ deben respetar íntegramente su mandato. De lo contrario, corremos el riesgo de deshacer décadas de gestión y de amenazar la contribución vital de la pesca a la seguridad alimentaria mundial, reconocida por Naciones Unidas en el propio Acuerdo”.

Próxima estación: reuniones intersesiones

Con la reunión de Sevilla ya clausurada, la pelota pasa ahora a las manos de los grupos de trabajo intersesiones de ICCAT. Para Europêche, la prioridad es clara: transformar las buenas palabras sobre gestión sostenible en decisiones concretas sobre túnidos tropicales, capacidad de flota, control y tiburones.

La industria europea reclama que, antes de la próxima reunión anual, se cierren acuerdos que repartan los costes de la conservación de forma más justa, refuerzan la credibilidad de ICCAT como organismo de referencia y den visibilidad a medio plazo a las flotas que ya operan bajo los estándares más exigentes. Solo así, advierten, se podrá seguir garantizando el doble objetivo que está en el centro del debate: océanos sanos y un suministro estable de proteína marina accesible para la población.

Patudo: el TAC no se mueve pese a la mejora del stock

Uno de los puntos que más decepción ha generado entre los armadores ha sido la falta de decisión sobre el patudo (*Thunnus obesus*). El Comité Científico de ICCAT (SCRS) confirmó de nuevo este año que el stock de patudo del Atlántico muestra señales claras de recuperación. Sin embargo, esa mejora no se ha traducido en un aumento, ni siquiera marginal, del Total Admisible de Capturas (TAC).

Orthongel recuerda que la flota europea, y en particular los cerqueros franceses, han



Isabel Artime interviene en la reunión de ICCAT, en Sevilla.

hecho un esfuerzo considerable en los últimos años para contribuir a la reconstrucción del stock, reduciendo sus capturas en torno a un 50 % entre 2017 y 2021. A ojos del sector, que tras esa “dieta forzada” esperaban una ligera flexibilización, el inmovilismo de ICCAT supone un mensaje desalentador para las flotas que han cumplido con las restricciones.

“Cuando la ciencia confirma que el stock ha mejorado, no se concede ningún alivio de las medidas: ni aumento del TAC ni reducción de un moratorio que ha demostrado ser ineficaz”, lamenta el presidente de Orthongel, Xavier Leduc, que considera que la falta de coherencia “mina de forma permanente a las flotas cerqueras europeas y a los miles de marineros y trabajadores que dependen de ellas”.

FADs: se mantiene un moratorio de 45 días que el sector califica de “desproporcionado”

Otro de los frentes sensibles fue la gestión de los dispositivos de concentración de peces (DCP o FADs, por sus siglas en inglés), herramienta central de la pesquería cerquera tropical. La esperanza de Orthongel pa-

saba por una reducción del actual moratorio de 45 días sin pesca con FADs, a la luz de la mejor situación del patudo y de la ausencia de evidencias científicas claras sobre la utilidad real de una veda tan larga.

La propuesta de la Unión Europea, que abogaba por aliviar parcialmente esa restricción, no logró el consenso necesario en el seno de la Comisión. El resultado: el moratorio de 45 días se mantiene intacto.

Según Orthongel, esta decisión ignora el fuerte impacto socioeconómico que la medida tiene tanto sobre la flota cerquera europea como sobre la industria transformadora de África occidental, fuertemente dependiente del suministro de túnidos tropicales congelados procedentes de estos barcos. La organización subraya que se trata de una restricción “desproporcionada” y recuerda que, sin evidencias sólidas de beneficios biológicos, un sacrificio de esta magnitud es difícil de justificar ante las tripulaciones y las comunidades costeras que viven de la actividad.

Orpagu y OPNAPA celebran avances en ICCAT pero avisan: “Sin las mismas reglas para todos, no hay juego limpio”

Las organizaciones de palangre de superficie valoran los progresos técnicos en pez espada y marrajo, pero denuncian el bloqueo en tiburones y la falta de igualdad de condiciones entre flotas. La española de palangre de superficie del Atlántico, representada por la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu) y la Organización de Buques de Palangre de Superficie de bandera española (OPNAPA), ha hecho un balance común de la 29ª Reunión Ordinaria de ICCAT, celebrada en Sevilla entre el 17 y el 24 de noviembre. El mensaje es nítido: hay avances técnicos importantes, pero las grandes decisiones sobre tiburones y nivel de juego siguen pendientes.

Ambas organizaciones coinciden en una lectura “prudente pero constructiva” de la cita de Sevilla. Aplauden los progresos en herramientas de gestión y en innovación técnica para el palangre, pero muestran creciente frustración por el nuevo bloqueo a la norma de “aletas adheridas”, que la flota comunitaria aplica desde 2013 mientras otras flotas continúan operando con exigencias mucho menores.

Innovación en los artes: luz verde a aros o lazos indonesios

Uno de los puntos que Orpagu y OPNAPA sitúan en el haber de ICCAT es la aprobación del uso experimental de nuevos dispositivos en el palangre de superficie: los llamados aros o lazos indonesios.

Se trata de un sistema instalado en la propia línea de pesca que puede modificar el comportamiento del arte y mejorar su selectividad, con potencial para:

Reducir capturas accidentales de especies sensibles.

Mejorar la seguridad y operatividad del calamento.

Aportar nueva información técnica de cara a futuras medidas de ordenación.

ICCAT ha autorizado su uso en proyectos piloto has-



Juan Martín y Juana Parada, en Sevilla

ta 2028, sometidos a seguimiento y evaluación científica. Si los resultados son positivos, podría abrirse la puerta a una autorización plena.

Para la flota de palangre, es un paso largamente esperado:

“Llevamos años reclamando la posibilidad de incorporar dispositivos innovadores que nos ayuden a pescar mejor y con menor impacto. Ahora toca demostrar con datos su utilidad y trasladar esas lecciones a la gestión”, coinciden desde el sector.

Pez espada del norte: MSE y protocolo de “circunstancias excepcionales”

La otra gran novedad técnica valorada por ambas organizaciones es el avance en la Evaluación de Estrategias de Ordenación (MSE) del pez espada del Atlántico Norte, especie clave para la flota española.

ICCAT ha aprobado un protocolo de circunstancias excepcionales, una herramienta que permitirá ajustar las estrategias de gestión si se detectan cambios bruscos en el estado del stock o en la pesquería (por ejemplo, un deterioro inesperado de la biomasa o cambios fuertes en las capturas).

Para Orpagu y OPNAPA, esta decisión fortalece el vínculo entre ciencia y gestión, y ofrece un marco más estable y previsible para una pesquería que ha sido referente en sostenibilidad.

Marrajo dientuso del Atlántico Norte: revisión en 2026 y credibilidad científica

Tanto Orpagu como OPNAPA colocan en el centro de sus preocupaciones el futuro del marrajo dientuso del Atlántico Norte (*Isurus oxyrinchus*), especie sometida a fuertes presiones regulatorias y ambientales.

Ambas organizaciones valoran como un logro que ICCAT haya decidido mantener en 2026 la nueva evaluación científica del stock, evitando su retraso a 2027. Esa revisión incorporará datos recientes que pueden modificar parámetros clave, como la edad de maduración, aspecto esencial para estimar la productividad del stock.

El sector lleva años insistiendo en que la evaluación de 2017 presentaba deficiencias reconocidas por el propio comité científico (SCRS) y que era imprescindible corregirlas para que las medidas de gestión resultaran creíbles y proporcionadas.

“Actualizar el diagnóstico con datos nuevos y sólidos es una cuestión de rigor científico, pero también de justicia para las flotas que cumplen las normas”, señalan desde ambas organizaciones.

Sin esa actualización, advierten, el riesgo es seguir aplicando un marco de restricciones sobre una base científica desfasada.

Marlín azul y blanco: por fin reglas claras para los descartes

En el terreno operativo, las dos organizaciones subrayan como avance relevante la regulación de los descartes de marlín azul y blanco para todas las Partes contratantes y cooperantes de ICCAT.

Hasta ahora, la falta de un marco común generaba incertidumbre a bordo y desigualdades entre flotas. Con la nueva medida, el descarte de estas especies altamente

El aviso de Sevilla: o ICCAT actúa, o lo hará CITES con un papel todavía mayor en su regulación refuerza la necesidad de una seria gestión

Un año más, no se ha logrado consenso para adoptar una norma general de “aletas adheridas”

migratorias queda reconocido y ordenado, una reivindicación que el palangre de superficie llevaba años planteando.

Tiburones: aletas adheridas, especies protegidas y un juego desigual

El gran punto de fricción para la flota de palangre española está en la gestión de los tiburones pelágicos.

Un año más, no se ha logrado consenso para adoptar una norma general de “aletas adheridas”, que obligue a desembarcar los tiburones con las aletas unidas al cuerpo, una de las principales herramientas de lucha contra el finning. La propuesta, trabajada este año por Japón y la Unión Europea, volvió a quedar bloqueada. Orpagu y OPNAPA recalcan que la flota europea ya aplica este sistema desde 2013, lo que crea una clara desventaja competitiva frente a otras flotas que operan en el Atlántico con reglas más laxas. “Es inaceptable que unas flotas asuman medidas exigentes mientras otras quedan al margen. Hablamos de sostenibilidad, pero también de competencia desleal”, denuncia el sector.

ICCAT sí acordó, en cambio, prohibir la retención, transbordo y desembarque de tiburón peregrino (*Cetorhinus maximus*) y tiburón blanco (*Carcharodon carcharias*) en las pesquerías bajo su ámbito, reforzando la protección de estas especies emblemáticas.

Pero para la flota de palangre, la cuestión central sigue siendo otra: armonizar normas y cerrar brechas en el control del finning.

Tintorera: MSE atascado, pero no abandonado

Otra de las frustraciones compartidas por Orpagu y OPNAPA es la falta de acuerdo para aprobar la propuesta de la UE sobre objetivos avanzados de ordenación (MSE) para los dos stocks de tintorera (*Prionace glauca*), una especie fundamental para el palangre de superficie. Aunque la medida no salió adelante, la herramienta seguirá desarrollándose durante 2026. Las organizaciones confían en que, a medio plazo, el MSE permita definir estrategias de captura estables y predecibles, compatibles con la conservación del recurso y la viabilidad socioeconómica de las empresas.

FERRI revoluciona la maniobra del cerco con su nuevo Salabardo Inteligente para túnidos

La empresa gallega FERRI ha dado un salto cualitativo en la digitalización de la pesca atunera con el lanzamiento de su Salabardo Inteligente, un sistema de pesaje integrado en la pasteca que permite conocer con exactitud el peso de las capturas durante la maniobra de izado, directamente a bordo y en tiempo real. En un sector donde todavía se trabaja a menudo con estimaciones y datos aproximados, la propuesta de FERRI apunta a un cambio de paradigma: medir de forma precisa, continua y automatizada lo que entra en el buque, incluso en las condiciones más exigentes de la pesca de cerco.

Del “ojo del patrón” al dato preciso

Tradicionalmente, el cálculo de las toneladas embarcadas en cada lance ha dependido de una mezcla de experiencia, estimaciones visuales y pesajes en descarga con dinamómetros u otros sistemas condicionados por la operativa en puerto. A bordo, los movimientos del buque, las tensiones cambiantes en las estachas y el propio dinamismo de la maniobra dificultan enormemente cualquier pesaje fiable.

El Salabardo Inteligente FERRI nace precisamente para resolver ese problema. La clave está en la pasteca inteligente, diseñada para trabajar en el punto crítico de la maniobra, allí donde se concentra el esfuerzo de izado del salabardo cargado de túnidos.

Mediante sensores de alta precisión y un software con algoritmo propio, la pasteca es capaz de medir, filtrar y estabilizar los datos de carga en tiem-

po real, aislando el peso efectivo de la pesca frente a los “ruidos” generados por el balance del buque, los tirones, los impactos o incluso la inmersión parcial del equipo durante el lance.

Pesaje continuo y trazabilidad total de cada lance

El resultado es un registro exacto y continuo del peso embarcado en cada maniobra. Frente a los sistemas convencionales, muy condicionados por las oscilaciones del barco y otras fuerzas dinámicas, el Salabardo Inteligente ofrece lecturas fiables y repetibles, evitando sobreestimaciones o infravaloraciones de la captura.

-Para patrones y armadores, esto se traduce en información inmediata y verificable:

-Saber con precisión cuántas toneladas han entrado realmente en cada lance.

-Tomar decisiones rápidas sobre el reparto de la pesca en bodegas.

-Planificar con mayor seguridad el resto de la marea y el uso de la cuota disponible.

El sistema está concebido como una herramienta de trabajo diaria: sustituye a los pesos y dinamómetros tradicionales, simplifica la operativa en cubierta y añade un valor clave en la era de la digitalización: trazabilidad completa de las maniobras, lance a lance.

Arquitectura segura y datos bajo control de la flota

Uno de los aspectos más cuidados del desarrollo es la gestión de los datos. El Salabardo Inteligente FERRI permite definir, para cada flota, el protocolo de registro y almacenamiento:

-Consola de control en el puente para la visualización inmediata por parte del patrón.

-Servidor interno del barco, donde se van guardando las maniobras de forma ordenada.

-Integración con otros sistemas a bordo, según las necesidades de cada armador.

La arquitectura de transmisión está concebida para garantizar seguridad y confidencialidad, de modo que la información permanezca siempre bajo control del usuario y pueda ser compartida solo con quien se decida (oficinas de la empresa, administración, clientes, certificadoras, etc.).

En un contexto de creciente exigencia en materia de trazabilidad, documentación electrónica de capturas y certificaciones de sostenibilidad, contar con un registro técnico fiable del peso embarcado en cada operación es una ventaja competitiva evidente.



El Salabardo Inteligente es un sistema de pesaje integrado en la pasteca que permite conocer con exactitud el peso de las capturas durante la maniobra de izado

Ingeniería para las condiciones más duras del cerco

Más allá del componente digital, FERRI ha aplicado su experiencia en equipos de cubierta para diseñar un sistema capaz de soportar el entorno más hostil de la pesca de túnidos.

Cada elemento del Salabardo Inteligente ha sido desarrollado con este objetivo:

- Estructura mecánica de la pasteca dimensionada para grandes cargas y ciclos intensivos de trabajo.

- Electrónica encapsulada y protegida frente a golpes, humedad y salinidad.

- Sistemas de comunicación blindados frente a interferencias y condiciones extremas.

La empresa subraya que ni la humedad constante, ni los impactos propios de la maniobra, ni los largos periodos de uso

continuado comprometen la precisión ni la durabilidad del equipo. La combinación de ingeniería mecánica y tecnología avanzada asegura un rendimiento estable y fiable en cualquier circunstancia, justo en el punto donde la operación es más exigente.

Un paso adelante en la digitalización de la pesca atunera

Con el Salabardo Inteligente, FERRI se posiciona a la vanguardia en el desarrollo de equipos de cubierta “inteligentes” para cerqueros atuneros. Por primera vez, un sistema de pesaje concebido específicamente para las condiciones reales de operación permite a las flotas:

- Automatizar el registro del peso embarcado.

- Disponer de datos precisos en tiempo real.

- Mejorar la planificación de maniobras y mareas.

Fortalecer la trazabilidad y la transparencia de la actividad.

En un sector sometido a crecientes exigencias de control, sostenibilidad y eficiencia, esta innovación abre la puerta a nuevos estándares de gestión a bordo, donde cada lance deja de ser una estimación para convertirse en un dato preciso.

FERRI, con este desarrollo, no solo añade tecnología a un equipo tradicional: redefine la forma de pesar la pesca a bordo y ofrece a la flota atunera una herramienta alineada con la evolución tecnológica y regulatoria que ya marca el presente –y, sobre todo, el futuro– de la pesca de cerco.

Barcos franceses instalan cámaras a bordo para medir y controlar las capturas de pequeños cetáceos

El puerto de pesca de Keroman, en Lorient, vivió estos días una actividad poco habitual a bordo de dos de sus buques pelágicos de referencia. Los barcos Annytia y Carmalia, pertenecientes al Armement de Pêche Artisanale de Keroman (Apak), han sido equipados con sistemas de cámaras a bordo dentro del dispositivo OBSCAME, el programa francés de observación electrónica destinado a medir y reducir las capturas accidentales de pequeños cetáceos en el golfo de Vizcaya.

A simple vista, los barcos estaban amarrados a la pareja junto al gran muelle del puerto. Pero en el interior de sus puentes reinaba una inusual agitación. Un equipo de técnicos de Acetium Marine Services, filial del grupo Vinci especializada en electrónica marítima, se movía de un buque a otro instalando cámaras en puntos estratégicos: en el pórtico, en zonas de maniobra de artes y en áreas clave para seguir el momento de la largada y virada de las redes. El objetivo era que todo estuviera operativo antes de la próxima marea de estos dos pelágicos de 17,5 metros.

Las instalaciones se enmarcaron en el plan nacional de reducción de capturas accidentales de pequeños cetáceos, impulsado por las autoridades francesas como respuesta a la presión científica, social y europea ante los varamientos recurrentes de delfines y marsopas en las costas atlánticas. El golfo de Vizcaya, y en particular la flota de artes móviles (como los arras-

teros pelágicos), está en el centro de este debate.

Un laboratorio flotante para medir lo que realmente ocurre

OBSCAME —el dispositivo de cámaras embarcadas— busca aportar datos objetivos en un terreno donde, hasta ahora, el debate se ha alimentado tanto de denuncias de ONG como de la percepción de las propias tripulaciones. Las imágenes permiten cuantificar de forma precisa cuántos cetáceos entran en las redes, en qué condiciones y en qué fases de la maniobra se producen los incidentes.

El Apak no es nuevo en este terreno. Otros dos buques del mismo armador ya estaban equipados con el sistema, y las primeras imágenes analizadas apuntan a que las capturas accidentales son poco frecuentes en estos barcos. Esa experiencia previa ha servido de base para extender el programa



La flota del Golfo de Vizcaya instala cámaras a bordo

Las imágenes permiten cuantificar de forma precisa cuántos cetáceos entran en las redes, en qué condiciones y en qué fases de la maniobra se producen los incidentes

a Annytia y Carmalia, que operan también en el golfo de Vizcaya con artes pelágicas.

La instalación de las cámaras se ha realizado en estrecha coordinación con las tripulaciones, tanto para identificar los mejores ángulos de filmación como para asegurar que los equipos no interfirieran en la maniobra diaria. El reto es doble: obtener imágenes suficientemente claras para el análisis científico y, al mismo tiempo, mantener la seguridad y la funcionalidad de las operaciones de pesca.



o para tratar de frenar las capturas de cetáceos.

Un sector sometido a presión... y con ganas de aportar datos

Para la flota de Lorient, este tipo de programas supone un nuevo nivel de escrutinio, pero también una oportunidad para defenderse con hechos en un contexto regulatorio cada vez más exigente. Las restricciones espaciales y temporales sobre determinadas artes, así como las propuestas de cierres en el golfo de Vizcaya, han generado tensión entre el sector pesquero y las autoridades.

Los armadores de Apak han aceptado el desafío de convertir sus barcos en "laboratorios flotantes", argumentando que solo con datos robustos se podrá calibrar de forma justa el impacto real de cada arte y zona de pesca. Las cámaras no solo registrarán eventuales capturas de cetáceos, sino también la forma en que se largan y viran las redes, la duración de los lances o las condiciones de mar, información valiosa para diseñar medidas de mitigación más finas y específicas.

En paralelo, los técnicos de Actemium han trabajado en la configuración de sistemas capaces de almacenar grandes volúmenes de vídeo y de facilitar su descarga segura en tierra, donde será analizado por equipos científicos y por las administraciones competentes.

Entre la vigilancia y la co-construcción de soluciones

El despliegue de OBSCAMe en Annytia y Carmalia se inscribe en una estrategia más amplia: combinar nuevas tecnologías (cámaras, sensores, análisis de datos) con medidas de gestión como cierres temporales, cambios de arte o zonas de exclusión, con el fin de reducir de manera significativa las interacciones entre cetáceos y artes de pesca.

Para los pescadores, el equilibrio es delicado. Por un lado, temen que las imágenes puedan utilizarse de forma punitiva si se sacan de contexto. Por otro, son conscientes de que sin datos verificables el riesgo es que se adopten restricciones generalizadas que penalicen a todo un segmento de flota, incluso allí donde las capturas accidentales son escasas.

De ahí la importancia de que estos programas se desarrollen en un clima de confianza y de co-construcción entre administración, científicos y sector, con reglas claras sobre la utilización de las imágenes y sobre los objetivos del proyecto: evaluar, comprender y mejorar, más que sancionar.

Un paso más en un plan a largo plazo

La experiencia de Lorient con Annytia y Carmalia representa un paso más en la implementación del plan francés 2024-2026 para reducir las capturas accidentales de pequeños cetáceos en el golfo de Vizcaya, en línea con las recomendaciones de la Comisión Europea y de los organismos científicos.

En los próximos meses, las mareas de estos dos pelágicos aportarán horas y horas de vídeo que ayudarán a responder a varias preguntas clave: ¿con qué frecuencia se producen realmente las capturas de delfines y marsopas en este tipo de arrastre pelágico? ¿En qué condiciones? ¿Qué cambios técnicos u operativos pueden reducir aún más ese riesgo?

Mientras tanto, en el muelle de Keroman, la imagen de unos técnicos instalando cámaras sobre el pórtico de un chalutero resume bien el momento que vive la pesca europea: una actividad tradicional en plena transición hacia una gestión cada vez más basada en datos, en la que la tecnología se convierte en aliada indispensable para conciliar la continuidad de la pesca con la protección de los ecosistemas marinos.

Freire coloca la quilla del "Dana V", el nuevo buque insignia de la investigación marina danesa

El astillero vigués construye para la Universidad Técnica de Dinamarca un buque híbrido, silencioso y con clase polar que reforzará la investigación en océanos y Ártico a partir de 2027. De esta manera Freire Shipyard ha dado un nuevo paso en su especialización en buques científicos con la puesta de quilla del "Dana V", el futuro buque insignia de la Universidad Técnica de Dinamarca (DTU – Danmarks Tekniske Universitet). La ceremonia marca el inicio formal de la fase de construcción de un buque llamado a convertirse en referencia internacional para la investigación marina y la formación de nuevas generaciones de oceanógrafos.

Con 70 metros de eslora, 16 de manga y capacidad para 38 personas a bordo, el "Dana V" está concebido como una plataforma avanzada de investigación y educación, capaz de operar tanto en aguas abiertas como en zonas árticas y realizar campañas de larga duración.

Un buque para el "último nivel técnico"

"El 'Dana V' situará a Dinamarca en el último y más avanzado nivel técnico en buques de investigación", subrayó Claus Nielsen, director de DTU, durante el acto. «Es un gran placer que podamos marcar el comienzo de la construcción física del Dana V. Con su construcción, Dinamarca tendrá un buque de investigación en el último y más avanzado nivel técnico, que puede navegar casi silenciosamente en los océanos y las aguas árticas. El Dana V será una plataforma crucial para una amplia gama de tareas de investiga-



Momento simbólico de colocación de la quilla del nuevo barco.

ción en el Reino de Dinamarca», destacó.

El nuevo buque permitirá estudiar, entre otros campos, poblaciones de peces, ecosistemas marinos, corrientes oceánicas y variaciones de la biodiversidad, combinando capacidades de muestreo clásico con instrumental científico de última generación.

Hito hacia 2027: entrega prevista en otoño

Para Fritz Köster, profesor de DTU y una de las voces científicas de referencia del proyecto, la puesta de quilla supone un punto de inflexión:

«La colocación de la quilla del Dana V es un hito importante, y espero con gran interés la entrega final del buque en el otoño de 2027. Con el Dana V podremos llevar a cabo investigaciones multidisciplinarias, incluida la hidroacústica avanzada con reducción de ruido, y contaremos

con sus capacidades de clase polar».

Esa clase polar permitirá al buque operar en condiciones exigentes en aguas frías, apoyando campañas científicas en el entorno ártico, un área clave para el estudio del cambio climático y sus efectos sobre los ecosistemas marinos y las pesquerías.

Freire: tecnología híbrida y respeto por el ecosistema

Desde el astillero vigués, Marcos y Guillermo Freire, directores generales, subrayaron que el encargo danés reafirma el posicionamiento de la factoría en el segmento de alta tecnología naval.

Coincidieron en señalar que el "Dana V" supone "un avance significativo para la investigación marina danesa", tanto por su diseño como por el equipamiento previsto.

Capacidad de navegación de largo alcance y autonomía elevada.

Un enfoque de diseño y operación respetuoso con el ecosistema marino, con especial atención a la reducción de ruido radiado al agua, algo esencial para los estudios hidroacústicos y la fauna marina.

El buque ha sido diseñado por un consorcio de firmas de ingeniería naval formado por Knud E. Hansen A/S, Odense Maritime Technology A/S y Naval Architects, con un enfoque muy marcado en la sostenibilidad medioambiental.

Propulsión híbrida y operación silenciosa

Uno de los rasgos más distintivos del "Dana V" será su sistema de propulsión híbrido. El buque podrá operar tanto con biodiésel como

con baterías eléctricas, alternando entre uno y otro modo en función de las necesidades de cada misión.

Este esquema permitirá:

- Reducir emisiones en comparación con un buque convencional.

- Realizar operaciones en modo eléctrico silencioso, especialmente valiosas en campañas de observación acústica, estudios de comportamiento de peces o trabajos en zonas sensibles donde el ruido del buque puede alterar los resultados. Laboratorio flotante de alta precisión.

- El "Dana V" está concebido como un auténtico laboratorio flotante. Su instrumental científico incluirá, entre otros equipos de última generación.

- Sonar(es) científicos de alta precisión, para evaluar poblaciones de peces y estudiar estructuras de co-

lumna de agua. Medidores de velocidad del sonido, fundamentales para calibrar equipos hidroacústicos y mejorar la calidad de los datos.

- Sistemas avanzados de control para redes de arrastre científico, que permiten ajustar la apertura, la profundidad y el comportamiento del arte en tiempo real.

- Otros equipos especializados para muestreo oceanográfico, análisis de biodiversidad y observación física del océano.

Este equipamiento permitirá al "Dana V" abordar misiones multidisciplinarias, desde campañas pesqueras de evaluación de stocks hasta estudios de cambio climático, circulación oceánica, química marina o impacto de actividades humanas.



OLIVEIRA

SUPER ATLANTIC®
SUPER YELLOW FIN®
GREEN STRAND®



MAIN OFFICE AND FACTORY
Rua do Castelo, nº 906
4475 - 110-Germão
PORTUGAL
T. +351 229 424 900
F. +351 229 424 900
www.oliveira.com
info.oliveira@oliveira.pt

LISBON BRANCH
Urbanização da Portela
Av. da República, 1 e 1A
2040 - 201 Póvoa do Varzim
T. +351 219 402 400
F. +351 219 441 100

AVERO BRANCH
Av. dos Balcões
4800 - 502 Galiza da Noiva
T. +351 234 345 400
F. +351 234 342 100





Astilleros Balenciaga cuenta como comprador a l grupo árabe Abu Dhabi Ports.

Astilleros Balenciaga firma su venta a Abu Dhabi Ports, pero el futuro inmediato pasa por el aval de la plantilla

Astilleros Balenciaga ha dado su paso más decisivo hacia una nueva etapa. La histórica factoría naval de Zumaia ha firmado el protocolo de venta al grupo inversor árabe encabezado por Abu Dhabi Ports, operación valorada en 11,2 millones de euros que, sobre el papel, asegura la continuidad de la actividad y del grueso del empleo.

Sin embargo, la venta aún tiene un escollo clave: el acuerdo con los trabajadores. Sin el visto bueno del comité de empresa no habrá rúbrica definitiva ante notario ni cierre formal del proceso concursal.

El documento firmado por la administración concursal y el consorcio inversor –formado por Abu Dhabi Ports y Premiere Marine– fija las bases de la operación: el grupo árabe tomará el control de las

instalaciones y operará en Zumaia bajo la marca Balenciaga Shipyard, con el compromiso de aportar carga de trabajo inmediata y desarrollar un proyecto industrial de continuidad. Abu Dhabi Ports Group es uno de los grandes actores internacionales del sector portuario y marítimo, presente en más de 50 países y con una flota de alrededor de 250 buques, lo que refuerza la idea de un inversor con músculo financiero y experiencia en el negocio marítimo.

Desde el Departamento de Industria subrayan que la propuesta cumple las condiciones habituales exigidas por el Ejecutivo vasco para rescatar empresas en crisis: inversor sólido, proyecto industrial definido y compromiso con el mantenimiento de empleo de calidad. Mientras el consejero de Industria del Gobierno Vasco, Mikel Jauregi celebraba la

operación como un “gran día para Euskadi”, el ambiente en Zumaia y en el propio astillero era bastante más prudente.

El comité de empresa ha evitado, por ahora, hacer declaraciones públicas detalladas, pero fuentes sindicales insisten en que la firma del protocolo es “un paso más, pero no cierra la operación” y reclaman analizar con calma la letra pequeña de las condiciones laborales. El alcalde de Zumaia, Iñaki Ostolaza, ha puesto voz a esas reservas. “La propuesta definitiva del grupo árabe no garantiza íntegramente las condiciones laborales actuales, especialmente en el terreno salarial: la oferta introduce variables y conceptos retributivos que, a juicio del consistorio y de la representación de la plantilla, no se ajustan al auto del juez concursal”

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



El Busturia NM de Astilleros Murueta cuenta con propulsión diesel eléctrica

Astilleros de Murueta ha celebrado la bendición del buque carguero 'Busturia NM' para MAAS. El buque se entregará en el primer trimestre de 2026 y será operado por el pool Murueta Atlántico Alcudia Shipping. Transportará carga seca y a granel, y grandes proyectos que por sus dimensiones, peso y complejidad requieren de un sistema especial de transporte. Navegará principalmente en Europa, Norte de África y el Mar Negro.

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

El 'Busturia NM' entrará a formar parte del pool MAAS, con sede en Bilbao, que dispone de 16 buques de transporte de todo tipo de carga seca, graneles y grandes proyectos por todo Europa, Norte de África y Mar Negro.

Sexto buque

Se trata del sexto buque de la serie 6200 que Astilleros Murueta diseña y construye para el armador MAAS. De hecho, al igual que en los cinco buques anteriores, tanto la concepción como el diseño del buque han sido realizados íntegramente por la división de ingeniería de Murueta en colaboración con el armador.



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

El buque supone la construcción número 334 del astillero.

Los últimos proyectos del astillero han ido en esa línea de alta innovación, como los buques Oizmendi (2018) primer buque de suministro de LNG (Gas Natural Licuado) de España y el Ibaizabal Quince (2020), primer remolcador de puerto propulsado con (LNG) de España, buques de propulsión eléctrica con tecnología híbrida, diésel eléctrica y baterías, como el Bahía Levante (2022), oil tanker híbrido cero emisiones tanto acústicas como de CO2 en puerto, debido a la incorporación de baterías.

El Astillero entregó antes del verano el buque pesquero arrastrero congelador factoría 'Kaassassuk' al armador groenlandés Royal Greenland, y ha comenzado la construcción de un buque de transporte de pescado vivo de última generación para la empresa noruega FRØY,

cuya entrega está prevista para el segundo semestre de 2027. Además, tiene en construcción el buque de suministro y transporte de nuevos combustibles "Bahía Candela" para el armador Mureloil y cuya entrega está prevista para mediados de 2026, así como un buque gemelo para el mismo armador que se entregará en 2027.

Características

Eslora total 103,40 m
Eslora epp 96,80 m
Manga de trazado 15,60 m
Tripulación 11 pax
Capacidad de bodega 8.050 m3
Capacidad de carga 6.000 mt
Velocidad 13,50 nudos
Peso muerto 6.200 MT
MDO 265 m3. 🌊



COMPROMETIDO CON CADA PROYECTO

DEEPLY COMMITTED TO EVERY PROJECT



nodosa
shipyard 



Shipbuilding & Shiprepair

SHIPYARD & MAIN OFFICES

Avda. Ourense s/n (Zona Portuaria) C.P.: 36900 - MARÍN - PONTEVEDRA - SPAIN
Tel: + 34 966 88 06 02 - Fax: + 34 966 83 81 25 / www.nodosa.com / info@nodosa.com



50 años
nodosa
cumpliendo sueños



Armada, Comisión Europea, navieras, hidrógeno verde y puertos coinciden en la existencia en favor de la descarbonización.

¿Hay tecnología suficiente para descarbonizar el mar?

Armada, Comisión Europea, navieras, hidrógeno verde y puertos coinciden: las soluciones existen, pero el reto es escalarlas a tiempo y con reglas claras. La pregunta que daba título a la mesa no podía ser más directa: 'Sostenibilidad en la Economía Azul'. Existe tecnología para acometer la transición?. La respuesta, tras una hora de debate intenso, fue matizada pero clara: la tecnología está, pero falta velocidad, escala, regulación estable y financiación para que llegue a todos los buques y puertos.

La sesión reunió a cinco actores clave del nuevo tablero marítimo: la Armada española, a través del teniente de navío (CIA) Daniel Torrado Ramo, técnico de Plataformas Navales de la Dirección de Construcciones; Julia Rodríguez Estrada, project manager del Green Hydrogen Andalusian Valley (Moeve); Delilah Al Khudhairy, directora de Política Marítima y Economía Azul en la Comisión Europea (Energy Transition Partnership), co-

nnectada online; Simon Bennett, secretario general adjunto de la International Chamber of Shipping (ICS); y Rocío Díaz Pereira, directora de La Lonja de la Innovación del Puerto de Huelva. Moderó el debate Jaime Fernández, director regional de AON en Andalucía, uniendo las piezas desde la óptica del riesgo y el aseguramiento.

La Armada y la OTAN: combustibles limpios... pero seguros y disponibles

Desde la óptica de la defensa, Daniel Torrado situó el debate en un contexto poco habitual en foros civiles: el de la OTAN y la seguridad energética. Recordó que las marinas aliadas están obligadas a reducir su huella de carbono, pero también a garantizar la interoperabilidad y el suministro en escenarios de crisis.

Para la Armada, explicó, hablar de nuevos combustibles significa contar con soluciones que puedan funcionar en entornos extremos, con cadenas logísticas robustas y mezclas compatibles con el parque de buques actual. De ahí su interés por los combustibles drop-in (biocombustibles avanzados, e-fuels) que se puedan introducir de forma gradual en motores existentes, sin comprometer operatividad.

Torrado subrayó que la transición, en el ámbito militar, será “forzosamente dual”: una fase larga de convivencia entre combustibles fósiles y nuevos vectores energéticos. El reto para la OTAN y las marinas es no quedarse atrás respecto al sector civil, pero tampoco dar pasos que comprometan la seguridad de suministro en zonas sensibles.

Hidrógeno verde: de la “promesa” a los corredores reales

Desde Moeve, Julia Rodríguez Estrada trasladó al foro la visión de los grandes proyectos de hidrógeno renovable, con el Green Hydrogen Andalusian Valley como uno de los más emblemáticos del sur de Europa. Recordó que el hidrógeno por sí solo no va “del electrolizador al barco”, y que el verdadero salto estará en su transformación en amoníaco, metanol u otros combustibles sintéticos aptos para el transporte marítimo.

Rodríguez incidió en que ya hay tecnología probada para producir hidrógeno verde y derivados, pero la clave es desplegar corredores verdes puerto a puerto, con demanda asegurada y contratos a largo plazo que permitan cerrar la financiación de plantas y redes logísticas. La conexión entre los valles de hidrógeno del hinterland y los muelles es, a su juicio, uno de los puntos donde se jugará la competitividad de los puertos del sur de Europa.

Bruselas: regulaciones para empujar la transición... y evitar la fuga de carbono

La representante de la Comisión Europea, Delilah Al Khudhairy, recordó que la UE ya ha puesto sobre la mesa un paquete regulatorio muy exigente para el sector marítimo: inclusión del transporte en el EU ETS, aplicación de FuelEU Maritime desde 2025 y hoja de ruta de la Estrategia de la Economía Azul Sostenible.

Hay tecnología probada para producir hidrógeno verde y derivados, pero la clave es desplegar corredores verdes puerto



Las empresas pudieron mostrar sus tecnologías al público que siguió las interesantes ponencias.

Al Khudhairy señaló que el objetivo europeo es doble: reducir emisiones y, al mismo tiempo, evitar desventajas competitivas frente a otros bloques. De ahí el énfasis en instrumentos como el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM) y en acuerdos internacionales en el seno de la OMI.

Según su visión, sí existe tecnología para que la flota que opera en Europa acelere la transición –desde soluciones híbridas y eficiencia energética hasta combustibles alternativos–, pero hace falta señal de precio estable, fondos de apoyo a la primera ola de proyectos (“first movers”) y un marco que dé seguridad jurídica a armadores e inversores.

La voz de las navieras: la tecnología no basta sin modelos de negocio viables

Desde la International Chamber of Shipping (ICS), Simon Bennett aportó la perspectiva global de las navieras. Recordó que el sector se ha comprometido a la neutralidad climática en 2050, pero que el grueso de la flota mundial está formado por buques que seguirán en servicio 15 o 20 años más.

Bennett subrayó que ya existen buques piloto movidos por metanol, GNL o baterías en rutas cortas, y que la eficiencia operativa (optimización de rutas, reducción de velocidad, digitalización) puede recortar emisiones de forma inmediata. Pero advirtió de tres obstáculos:

Disponibilidad real de combustibles alternativos a escala global.

Coste muy superior respecto al fuel tradicional, que ninguna compañía puede asumir en solitario.

Riesgo regulatorio y fragmentación, si cada región del mundo aplica reglas diferentes.

Desde ICS se insiste en la necesidad de mecanismos financieros internacionales –fondos de transición, tasas globales sobre el carbono en el transporte marítimo, esquemas de “fuel standard” armonizados– que eviten una carrera de deslocalización hacia puertos y banderas más laxos.

Puerto de Huelva: la innovación portuaria como laboratorio de la transición

La experiencia más aterrizada llegó de la mano de Rocío Díaz Pereira, directora de La Lonja de la Innovación del Puerto de Huelva, primer hub de innovación abierta en un puerto español. Díaz explicó cómo el puerto onubense se está posicionando como banco de pruebas para soluciones aplicadas a la economía azul: sensórica, eficiencia energética, trazabilidad, logística inteligente o gestión de nuevos combustibles.

Insistió en que la transición tecnológica no ocurrirá solo en los buques: los puertos serán nodos críticos para el suministro de combustibles alternativos, la recarga eléctrica, la digitalización de la cadena logística y la formación de nuevos perfiles profesionales. La Lonja de la Innovación funciona como puente entre startups, industria y autoridades portuarias para acelerar proyectos reales, no solo “presentaciones en power point”.



El público siguió con mucho interés conocer los obstáculos para alcanzar la neutralidad climática se expusieron en la MBG.

Tecnologías existen, pero faltan combustibles, corredores, normas claras, financiación y gestión de riesgos

El prisma del riesgo: aseguradoras y financiación como aceleradores o freno

Jaime Fernández (AON), fue hilando las intervenciones desde una óptica poco visible pero decisiva: el riesgo técnico y financiero. Recordó que la adopción de nuevas tecnologías –desde motores dual fuel hasta sistemas de almacenamiento de hidrógeno– implica incertidumbres operativas, regulatorias y de responsabilidad civil que afectan a primas de seguros, condiciones de financiación y percepción de los inversores.

En ese marco, los instrumentos de gestión de riesgos, seguros adaptados y esquemas de partenariado público-privado pueden convertirse en catalizadores de la transición, siempre que haya información suficiente, datos de operación y marcos normativos claros.

¿Hay tecnología suficiente? Un “sí, pero” unánime

Al cierre de la mesa, el consenso fue amplio:

Sí existen tecnologías maduras y en desarrollo para descarbonizar buena parte de la economía azul: nuevos combustibles, eficiencia energética, electrificación parcial, digitalización, captura de carbono en origen, etc.

No basta con que existan: hay que producirlas a gran escala, abaratar costes, desplegar infraestructuras portuarias, formar tripulaciones y técnicos, y armonizar normas internacionales.

La Armada pide soluciones seguras y compatibles; los promotores de hidrógeno reclaman demanda y contratos a largo plazo; Bruselas marca objetivos y reglas; las navieras piden certidumbre y apoyo financiero; los puertos se ofrecen como laboratorios de innovación. Todos miran al mismo horizonte: una economía azul baja en carbono.

La respuesta a la pregunta inicial quizá se podría resumir así: la tecnología para la transición marítima no es ciencia ficción; el verdadero desafío es convertirla en rutina antes de que el reloj climático y geopolítico marque el tiempo de descuento.



Premiados con los premios FINE

La geoestrategia se come a la sostenibilidad: tres voces alertan de la “era de la perplejidad”

Ramón H. Larramendi, explorador polar y director de Tierras Polares; Manuel Maqueda, CEO de Bionomia Institute y profesor en la Universidad de Harvard, junto al Almirante Juan Rodríguez Garat, experto en geoestrategia internacional analizaron cómo el cambio climático, la guerra por los recursos y la crisis del multilateralismo están reconfigurando el poder global. La mesa se titulaba “Geoestrategia de la sostenibilidad”, pero desde el primer minuto quedó claro que el orden de los factores importa. Más que hablar de cómo la sostenibilidad condiciona la geopolítica, los ponentes describieron un mundo donde la geoestrategia se está comiendo, casi literalmente, la agenda climática y ambiental.

El punto de partida, en palabras del moderador, fue una época marcada por la confusión: “la era de la perplejidad”, donde “se mezcla todo: lo geo, lo bio, lo eco, lo tecno, lo socio, lo psico”, y la incertidumbre se convierte en paisaje cotidiano.

Del cazador-recolector al “siglo de los príncipes guerreros”

Rodríguez Garat abrió fuego con un diagnóstico incómodo: bajo la tecnología y la globalización sigue operando “el cerebro del cazador-recolector”, tribal y atraído por líderes fuertes y confrontaciones simples.

Recordó cómo hace apenas una década el cambio climático parecía destinado a ser “el gran tema del siglo XXI”, ocupando portadas

y foros internacionales. Hoy, sin embargo, las grandes cadenas hablan mucho más de guerras y conflictos que de CO₂ o plásticos en el mar. En ese contexto, el clima y la sostenibilidad se convierten en un nuevo campo de batalla simbólico para las luchas de poder.

El almirante definió el momento actual como “el siglo de los príncipes guerreros”: grandes líderes que usan la energía, el clima o los recursos como materia prima para sus enfrentamientos. Y lanzó una pregunta clave sobre la descarbonización del transporte marítimo:

¿Qué marco regulatorio serio podemos tener si no somos capaces de ponernos de acuerdo en nada?

Para Garat, mientras el multilateralismo se erosiona y las grandes reglas del juego se reescriben en Washington, Moscú y Pekín, Europa —y aún más España— juega un papel menor. “No estamos sentados en la mesa donde se escriben las nuevas reglas del mundo”, advirtió, reclamando una Europa más unida y capaz de hablar con una sola voz.

Maqueda: quitarse las orejeras y mirar los límites del planeta

Manuel Maqueda recogió el guante desde otra perspectiva: la de los límites físicos del planeta. Denunció el “crecimiento exponencial de la información” que reduce su valor a casi cero y subrayó que el verdadero valor está en hacer las preguntas adecuadas y pensar de forma sistémica.

El profesor propuso quitarse las “orejeras climáticas” que reducen toda la conversación ambiental al CO₂ y recordó el marco de los nueve límites planetarios, donde el cambio climático es solo uno de ellos. Señaló como especialmente críticos los ciclos de fósforo y nitrógeno —de los que depende el 90% de la alimentación mundial—, el cambio de uso del suelo y la pérdida de biodiversidad, “probablemente el riesgo más existencial a largo plazo”.

Frente a la visión cortoplacista de los ciclos políticos de cuatro años, evocó la tradición de la confederación iroquesa —decidir pensando en las siete generaciones futuras— y el pensamiento estratégico chino en horizontes de 20 años:

“No hace falta que te creas la sostenibilidad ideológicamente; en horizontes largos es simplemente lo único que tienes para seguir existiendo”.

Maqueda relató, además, cómo ejércitos y agencias de defensa de Estados Unidos ya trabajan con escenarios de cambio climático, acceso al agua y fenómenos extremos como retos estratégicos centrales. Para él, eso demuestra que la conexión entre geoestrategia y sostenibilidad no es teoría: es pura gestión de riesgos materiales.

Al mismo tiempo, defendió que esta crisis abre una oportunidad para España y el espacio hispánico si se articula un proyecto propio basado en valores compartidos, economía circular y visión de largo plazo, y no solo en reaccionar a lo que marquen otros bloques de poder.

Larramendi: el Ártico como laboratorio de una nueva guerra fría

Ramón H. Larramendi aportó la mirada desde el extremo norte. Mitad español, mitad groenlandés —pasa medio año en el sur de Groenlandia—, describió un contraste brutal entre el sur de Europa, donde la guerra aún se percibe como algo lejano, y el norte, donde “la sensación de preparación para el combate real, para la guerra real, es diaria”.

A su juicio, en el Ártico la geoestrategia ha devorado a la sostenibilidad. La región, que hace décadas se presentaba como espacio de cooperación científica y excepcionalismo pacífico, se ha convertido en nodo central de una especie de “guerra fría 2.0”: disputas por rutas y recursos, control de tierras raras, maniobras militares y pruebas de armamento, y una carrera soterrada por dominar los pilares materiales de la transición energética.

Larramendi señaló que el fenómeno Trump —con su negacionismo climático y su retorno explícito al petróleo y al fracking— es más síntoma que causa: forma parte de un reordenamiento profundo del sistema mundial, con bloques que pugnan por la reindustrialización, el control de los recursos y la autonomía estratégica.

Recordó que durante años Europa externalizó producción contaminante a China y que, ahora, la transición energética se libra en un tablero donde China controla buena parte de las cadenas de valor de las energías limpias y Estados Unidos explota su posición como gigante del petróleo y el gas de esquisto.

En ese contexto, habló de la necesidad de un “rehackeo” del sistema: cambiar reglas, incentivos y prioridades, y no solo ajustar parámetros sobre el mismo modelo.

¿Es posible una “sostenibilidad geopolítica”?

En la recta final, el moderador lanzó la pregunta de fondo: ¿Podemos hablar de una “sostenibilidad geopolítica”, entendida como un equilibrio viable entre intereses nacionales, progreso económico y responsabilidad ambiental?

Rodríguez Garat respondió con realismo: si los Estados pensaran y actuaran por sí mismos, quizá sí; pero el circuito actual pasa por líderes que, muchas veces, anteponen su propia lógica de poder a cualquier visión de largo plazo. Maqueda añadió que la crisis no es solo climática o geoestratégica, sino también de modelos de liderazgo y de democracia:

“Tenemos que atrevernos a preguntarnos quiénes son esos líderes, a qué intereses sirven y qué reflejan de nosotros mismos”.

Larramendi cerró con una idea incómoda pero clara: “Los líderes son, en buena medida, un reflejo de nuestras sociedades. Si queremos otro tipo de decisiones, necesitamos también otro tipo de ciudadanía”.

La mesa concluyó sin falsas soluciones, pero con un mensaje compartido: esta generación no puede permitirse el lujo del cinismo ni del derrotismo. Toca elevar el nivel, pensar a largo plazo, quitarse las orejeras y entender que la sostenibilidad ya no es un apéndice técnico, sino el terreno donde se juega el poder, la seguridad y la dignidad de las próximas décadas.

Bureau Veritas:

SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA



BUREAU
VERITAS

LA SEGURIDAD EN LA MAR SE PREPARA EN TIERRA

PARQUES EÓLICOS OFFSHORE

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

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



CERTIFY YOUR OFFSHORE
WIND FARM



REDUCE
YOUR RISKS



CLASS YOUR
VESSEL



CERTIFY YOUR OFFSHORE
WIND FARM



Ramón H. Larramendi: el explorador que convirtió el hielo en camino y el viento en laboratorio científico

En el foro Maritime Blue Growth, celebrado en Cádiz, el público venía a escuchar de puertos, energía marina y economía azul. Pero cuando Ramón Hernando de Larramendi tomó la palabra, el auditorio se desplazó de golpe a otro mapa: el del Ártico, la Antártida y las grandes extensiones de hielo que, durante décadas, han sido su lugar de trabajo. El pionero polar presentó su Trineo de Viento, una infraestructura científica cero emisiones nacida de 40.000 kilómetros de expediciones por el Artico y Antártida.

Su intervención en Maritime Blue Growth mezcló relato personal, advertencia climática y propuesta tecnológica: cómo una idea “aparentemente loca” –navegar sobre mares de hielo con viento como único motor– se ha convertido en una infraestructura científica española al servicio de la investigación polar.

“Las regiones polares son casi un mundo paralelo, que muchos sienten como si no existiera”, explicó. Un mundo que él ha recorrido durante más de 40.000 kilómetros y que conoce no solo como explorador, sino como diseñador de una de las herramientas más singulares de la ciencia polar actual: el Trineo de Viento, un vehículo eólico único en el mundo, capaz de navegar sobre hielo impulsado por cometas y energía solar, sin combustibles fósiles.

De Madrid al hielo: un explorador forjado a golpe de travesías

Ramón H. Larramendi (Madrid, 1965) no nació junto al mar ni en una comunidad polar. Se formó como explorador desde cero, encadenando proyectos cada vez más ambiciosos

-A los 19 años cruzó los Pirineos con esquís, del Atlántico al Mediterráneo, y repitió la ruta en solitario al año siguiente.

-Participó en Transislandia 85, cruzando el interior de Islandia sobre esquís y sus grandes glaciares.

-En 1986 formó parte de la primera expedición española al casquete de Groenlandia, 700 kilómetros en 55 días.

-En 1988 circunnavegó la península ibérica en kayak (3.500 km en 108 días) y, en 1989, recorrió en kayak la costa de Noruega de norte a sur (2.500 km)

Estos viajes le dieron algo más que experiencia física: le abrieron la puerta a los territorios polares y le colocaron en el radar de los medios. Con el premio Nescafé “Tu aventura vale un millón” pudo financiar la Transgroenlandia y empezó a perfilar un camino que ya no tendría vuelta atrás.

La Expedición Circumpolar: tres años, 14.000 kilómetros y un antes y un después

El gran salto llegó en 1990. A los 24 años, Larramendi se lanzó a la Expedición Circumpolar, un proyecto que ningún humano había completado antes y que nadie ha repetido: 14.000 kilómetros entre Groenlandia y Alaska, atravesando el Paso del Noroeste únicamente con trineo de perros y kayak.

Durante tres años, hasta marzo de 1993, avanzó sobre un territorio que mezclaba hielo marino, archipiélagos remotos y poblaciones inuit dispersas. En el camino:

Alcanzó el polo norte geomagnético con 25 años, convirtiéndose en el más joven en lograrlo.

Convivió con las comunidades inuit, aprendiendo su idioma y su cultura.

Interiorizó los códigos de una forma de vida en la que la sencillez y la fiabilidad del equipo son cuestión de supervivencia.

Aquella expedición, recogida por National Geographic y seguida de cerca por medios internacionales, lo situó definitivamente entre los grandes exploradores polares contemporáneos. Y le dejó claro algo que hoy reivindica ante el sector marítimo: “en un entorno tan extremo, cada fallo de diseño, cada exceso, se paga caro; esa lógica deberíamos aplicarla también a cómo usamos los océanos”.

Groenlandia como laboratorio: nace el Trineo de Viento

Groenlandia se convirtió pronto en su segundo hogar. Ya la conocía desde 1986, pero tras la Circumpolar su relación se hizo permanente: ha pasado inviernos completos con los inuit de Thule, ha recorrido repetidamente el casquete polar y, desde 1997, dirige la agencia Tierras Polares, pionera en España en viajes a regiones árticas y antárticas.

En 1999, Larramendi dio un giro de tuerca a su forma de explorar. Empezó a diseñar un vehículo capaz de desplazarse sobre el hielo impulsado por grandes cometas: una especie de “catamarán polar” apoyado en la sencillez de los trineos inuit.

Los primeros prototipos se probaron en Canadá y, más tarde, en Groenlandia para el programa Al filo de lo imposible de TVE. Pronto llegaron las grandes travesías con este nuevo concepto:

-Transgroenlandia 2001: 2.225 km en 32 días, con récord mundial de distancia en una jornada y la primera ruta sur-norte Narsaq-Qaanaaq.

-Nuevas travesías sur-norte y este-oeste en 2002 y 2003, afinando el diseño.



El Trineo de Viento, un vehículo eólico único en el mundo



Ramón Hernando de Larramendi.

-En 2014, la primera circunnavegación de Groenlandia por el interior del casquete con un vehículo eólico, 4.300 km en una sola campaña.

-En 2016, una ruta de 2.000 km transportando 2.000 kilos de carga y alcanzando la cumbre de hielo a más de 3.200 metros, ya en plena colaboración con proyectos científicos sobre cambio climático.

En paralelo, Larramendi consolidaba su papel como divulgador (libros, participaciones en Al

filo de lo imposible) y como referente institucional: forma parte de la Junta Directiva de la Sociedad Geográfica Española y alterna su vida entre España y el sur de Groenlandia.

Antártida: del reto geográfico al laboratorio móvil

El siguiente escenario fue la Antártida. Allí, el Trineo de Viento tuvo que demostrar que era algo más que una curiosidad:

Transantártica 2005-2006: primera travesía del continente con un vehículo movido por energías renovables. El equipo español alcanzó el polo de inaccesibilidad del hemisferio sur, el punto más remoto del océano, y recorrió 4.500 kilómetros en 62 jornadas.

Polo Sur sin límites (2009): Larramendi guió una expedición inclusiva con personas con discapacidad hasta el Polo Sur geográfico, 250 km en 12 días a base de esquís y trineos.

Expedición Acciona Windpowered Antártica (2011-2012): primera vez que se alcanzó el Polo Sur geográfico con un vehículo movido únicamente por

energía eólica. Se recorrieron 3.500 km en 34 días, combinando exploración y recogida de muestras para centros como el CNRS francés, el CSIC y la Universidad Autónoma de Madrid.

Estas campañas demostraron que el Trineo de Viento no era solo un ingenio aventurero, sino una plataforma científica viable, capaz de transportar toneladas de equipamiento y generar su propia energía a partir del viento y el sol. La Sociedad Geográfica Española premió aquella expedición, reforzando su reconocimiento internacional.

El Trineo de Viento hoy: infraestructura española y referencia mundial

En Maritime Blue Growth, Larra-mendi explicó la evolución técnica del Trineo de Viento: de un prototipo “casi artesanal” a un convoy articulado de entre 10 y 20 metros, con cuatro módulos, capacidad para hasta ocho personas y entre 2.000 y 3.000 kilos de carga, alimentado por cometas y placas solares.

Su planteamiento es simple y radical:

Cero emisiones: no usa combustibles fósiles para desplazarse por el casquete.

Mínima logística: se desmonta, entra en un avión pequeño y requiere muchos menos recursos que un convoy de orugas tradicional.

Máxima resiliencia: todo es reparable en medio de la nada, con herramientas básicas, siguiendo la filosofía inuit.

Tras más de una década de pruebas, España ha incorporado el Trineo de Viento como quinta gran infraestructura científica polar, junto al buque Hespérides y las bases antárticas. El objetivo es que a partir de 2026 pueda realizar campañas bianuales



El vehículo es capaz de navegar sobre hielo impulsado por cometas y energía solar, sin combustibles fósiles.

atravesando la Antártida oriental, instalando estaciones meteorológicas en los lugares más fríos del planeta y apoyando proyectos de glaciología, cambio climático, química atmosférica o geofísica.

“No hay en el mundo otro sistema capaz de operar de forma tan limpia y con tanta autonomía en el interior del continente antártico”, defendió Larra-mendi ante los asistentes al foro.

Ciencia, cultura inuit y adaptación al cambio climático

Más allá del trineo, el explorador desarrolla proyectos que conectan tecnología, ciencia y cultura local. Uno de ellos es Inuit Climate Change Patrol, que pretende documentar el impacto del cambio climático en la región de Thule combinando el conocimiento tradicional inuit con herramientas científicas modernas. Su objetivo es que no desaparezca una cultura amenazada por el deshielo y la transformación del Ártico.

A la vez, desde Tierras Polares ha impulsado el turismo responsable hacia estas regiones, tratando de que el viajero comprenda la fragilidad de los ecosistemas polares y el valor de las comunidades que los habitan.

Un mensaje para la economía azul: innovar sin repetir los errores del sur

En Cádiz, ante un público centrado en puertos, shipping y energía marina, Larra-mendi utilizó su historia como espejo del debate sobre la economía azul. Advirtió del fin del “excepcionalismo ártico”: el hielo se retira, se abren nuevas rutas, aumentan la militarización y la presión sobre recursos como el petróleo de Groenlandia.

Recordó que el Ártico se calienta cuatro veces más rápido que el resto del planeta y que las decisiones sobre transporte, energía y explotación en esas latitudes tendrán efectos globales. Y defendió que hay margen para hacer las cosas de otra manera: “Si podemos cruzar la Antártida sin una gota de combustible, ¿qué excusa tenemos para no innovar en la misma dirección sobre el océano?”.

Desde los Pirineos a los casquetes polares, desde el kayak al Trineo de Viento, la trayectoria de Ramón H. Larra-mendi es también una invitación al sector marítimo: mirar hacia los polos no solo como frontera económica, sino como escenario de prueba de tecnologías que hagan posible una economía azul de verdad sostenible.

Bilbao
PORT

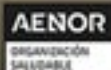


Compromiso

Hacer del transporte
marítimo una alternativa
eficiente y más sostenible



EPD[®]



www.bilbaoport.eus

Monitorizar los buques es clave para descarbonizar la flota pesquera

La presentación de Joseba Castresana Larrauri, investigador de AZTI, arrancó con dos preguntas sencillas y demoledoras: mirando la foto de un pequeño pesquero, ¿cuánto dura una marea en ese barco? ¿Y cuántos litros de combustible consume? Nadie en la sala podía responder con precisión. Y ahí estaba, precisamente, el núcleo de su mensaje: si no conocemos con datos finos cómo opera un buque, hablar de descarbonización es pura especulación.

Bajo el título “Flota: descarbonización y digitalización. Monitorización de buques pesqueros: primer paso para su descarbonización”, Castresana desplegó una ponencia que combinó alta ingeniería, ejemplos muy concretos de flota y un mensaje repetido varias veces: antes de cambiar motores,

combustibles o artes de pesca, hay que medir.

Doctor en Ingeniería Energética, Joseba Castresana ha centrado su carrera en el modelado de motores diésel marinos y en el desarrollo de gemelos digitales a

partir de modelos termodinámicos e inteligencia artificial. Su especialidad: estrategias de mantenimiento basado en condición (“condition-based maintenance”) y análisis fino de consumos y rendimientos. Desde 2022 trabaja en proyectos de transición energética de la flota pesquera:

-análisis de consumo en arrastreros, palangreros y cerqueros,

-instalación de sistemas de monitorización energética para proponer soluciones híbridas en embarcaciones artesanales,

-estudios de eficiencia en atuneros congeladores, evaluando cómo influyen las diferentes estrategias y artes de pesca en el consumo.

Su trabajo tiene alcance internacional: proyectos en Dinamarca, Noruega, Suecia y Estonia, además del Cantábrico y Atlántico ibérico. Y, en paralelo, forma parte del grupo Research and Academy de la Energy Transition Partnership, contribuyendo a las hojas de ruta de descarbonización del sector pesquero a escala global.

Castresana enmarcó el debate con algunos datos clave:

La pesca representa entre el 0,1 % y el 0,5 % de las emisiones globales, lo que equivale aproximadamente al 4 % de las emisiones aso-

AZTI muestra proyectos sobre consumos, límites de la hibridación y ahorros del 5-10 %, mejorando eficiencia energética, rentabilidad y decisiones regulatorias basadas en datos



Joseba Castresana, de AZTI, junto a Raúl Villa Caro

ciadas a la producción de alimentos. En Europa, el objetivo político es claro: neutralidad climática en 2050. En ese camino se han ido desplegando paquetes legislativos que ya han cambiado el tablero del transporte marítimo: inclusión del sector en el EU ETS, obligación de pagar por las emisiones y, en el caso del tráfico mercante, un giro acelerado hacia combustibles alternativos (metanol, GNL, amoníaco, soluciones híbridas...).

“En los buques en operación, en 2024, más del 90 % seguía usando fuel convencional. Pero en los nuevos pedidos, ese porcentaje baja a la mitad”, recordó. La regulación ha empujado al mercado. Y la pregunta cae por su propio peso: ¿qué camino puede seguir la pesca?

Como experimento, Castresana planteó la cuestión a una herramienta de inteligencia artificial. La respuesta fue limpia, redonda... y engañosa: “propulsión híbrida eléctrica alimentada por renovables” como solución para la descarbonización de la flota pesquera.

“No existe una única solución de descarbonización válida para toda la flota. Depende del tipo de buque, del arte de pesca, de la forma de trabajar. El patrón operativo y el consumo energético son totalmente distintos.”

En línea con los principales informes internacionales sobre descarbonización de la pesca, recordó que hay dos grandes vías:

González Laxe reivindica a la pesca como «el sector más responsable y solidario del mundo»

Las XXIX Jornadas de Pesca de Celeiro echaron el cierre con un mensaje tan claro como compartido: la pesca quiere ser reconocida como un sector estratégico de futuro y exige a la Unión Europea que no diluya ni recorte la financiación específica que recibe. La sesión de clausura tuvo dos grandes protagonistas: el catedrático Fernando González Laxe, que recibió la insignia de oro del sector, y Ramón de la Figuera, director general de Pesca Sostenible, encargado de desglosar el recién estrenado Pacto de los Océanos.

González Laxe, catedrático emérito de la Universidade da Coruña, se declaró «agradecido y muy sensibilizado por este homenaje» al recoger la distinción de manos del sector pesquero de Celeiro, que quiso reconocer así su «firme compromiso con la pesca gallega y española» a lo largo de décadas. En su intervención, el economista lanzó un mensaje rotundo:

«No hay sector en el mundo más responsable, solidario y resiliente que la pesca».

Un sector que pide trato diferenciado

Con la mirada puesta en el próximo marco presupuestario de la UE (2028-2034), González Laxe advirtió de las consecuencias de la propuesta comunitaria de reducir de 6.100 a 2.000 millones de euros los fondos específicos para la pesca. A su juicio, un recorte de esa magnitud es incompatible con el papel que el propio bloque europeo atribuye al sector dentro de la llamada economía azul.

Por ello reclamó un «tratamiento di-

ferenciado» para la pesca, alineado con su contribución a la seguridad alimentaria, al empleo costero y al equilibrio territorial. Recordó que la Unión Europea depende de las importaciones para siete de cada diez pescados que consume, una cifra que, dijo, debería bastar por sí sola para que Bruselas «mimara» al sector en lugar de someterlo a un discurso permanente de restricciones.

Laxe describió a la pesca como «un modelo de compromiso», capaz de asumir normas y sacrificios «basados en la sostenibilidad medioambiental, económica y social-territorial» y, al mismo tiempo, de sostener comunidades ribereñas enteras. «Es sostén y soporte de pueblos costeros donde crea riqueza, empleo y arraigo», subrayó.

Defender a peces y pescadores

Entre los argumentos del catedrático destacó una idea que conectó muy bien con el auditorio de armadores, patrones y tripulantes presentes en Celeiro: la pesca, dijo, es «un sector único» porque «defiende a los peces y a los pescadores al mismo tiempo».

Laxe recordó que la flota trabaja «en espacios de los que no es propietaria, que no puede comprar, alquilar ni heredar», y en los que tampoco puede anticipar con certeza lo que va a capturar, ni por tanto los ingresos finales de las empresas. Esa combinación de riesgo, regulación estricta y dependencia de la naturaleza, argumentó, convierte a la pesca en una actividad especialmente vulnerable, pero también especialmente comprometida con la gestión responsable de los recursos.

- Reducir el consumo de combustible,
- Sustituir parte de ese combustible por alternativas bajas en carbono.

Pero ambos caminos tropezan con la misma piedra: falta de datos. De ahí la insistencia de Castresana y de otros autores en que la monitorización continua de los buques es condición necesaria para avanzar. No por casualidad, la UE acaba de publicar guías específicas sobre monitorización de potencia en barcos de pesca.

SIMULEC: buques artesanales bajo la lupa

El primer ejemplo presentado fue el proyecto SIMULEC, centrado en buques artesanales de pequeña escala del País Vasco. El objetivo: conocer de forma objetiva su patrón operativo y su consumo energético para evaluar si la hibridación eléctrica era o no viable.

Se monitorizaron 6 buques de diferentes puertos, con distintos artes (cacea, palangre, redes de enmalle, líneas verticales). Primero, solo con GPS ya se observaron diferencias notables:

- distancias recorridas muy distintas,
- perfiles de velocidad característicos:
- palangre, mucha parte del tiempo entre 0 y 2 nudos; cacea, mayoritariamente entre 5 y 7 nudos.

Como la velocidad por sí sola no basta para estimar con precisión el gasto (depende del mar, de la carga, del estado del casco), el equipo instaló sensores de consumo de combustible, sondas en el motor, ordenadores a bordo y sistemas de transmisión de datos a servidor.

Con esa base, el equipo calculó, por

ejemplo, cuántas baterías serían necesarias para operar en modo totalmente eléctrico:

En un mismo barco, pescando al palangre, el volumen de baterías requerido rondaba los 2 m³: algo potencialmente asumible.

Para ese mismo buque, pescando a cacea, sería necesario del orden de 13 m³: sencillamente inviable en términos de espacio y arquitectura naval.

La conclusión de Castresana fue clara: ni siquiera dentro del segmento artesanal hay una receta única. Las respuestas a las dos preguntas del inicio —duración de la marea y consumo— cambiaban radicalmente según el arte de pesca, y solo la monitorización revelaba esa realidad.

SeaGlow, NERCOM, SEMITROL: del pequeño barco al arrastrero de altura

En el proyecto europeo SeaGlow, el foco se desplaza a flotas de Dinamarca, Noruega, Suecia y Estonia, donde está previsto instalar sistemas de propulsión híbridos en tres buques. De nuevo, el primer paso ha sido instalar sistemas de monitorización de consumo y validar sus lecturas a bordo. “Antes de meter baterías en un barco, hay que saber cómo funciona de verdad”, resumió. El análisis de más de un año de datos —en torno a 140 mareas por buque— permite dimensionar las soluciones energéticas pensando en las mareas de máxima demanda, no en un día ideal.

El salto de escala llega con el proyecto NERCOM, desarrollado junto a Opromar en tres grandes pesqueros: un palangrero, un arrastrero y un cerquero. Aquí los sistemas de monitorización son más complejos: caudalíme-

tros de combustible, régimen del motor principal y auxiliares, temperaturas de gases de escape, generación eléctrica trim y escora, tracking de ruta.

Todos estos datos se visualizan en el puente para la tripulación y se almacenan en servidor para su análisis posterior. A partir de ese diagnóstico, se plantearon medidas puramente operacionales, sin cambiar motores ni artes: reducir ligeramente la velocidad en ruta, ajustar el régimen de giro en el arrastre, corregir pequeñas escoras observadas durante la pesca.

El resultado: propuestas de ahorro del 5 % al 10 % de combustible por marea, solo afinando la forma de operar el buque.

En el proyecto SEMITROL, el objetivo fue comparar el consumo de arrastreros usando puertas de fondo frente a puertas semipelágicas. Midiendo parámetros como la cremallera de la bomba de combustible —indicador directo de cuánta gasolina se inyecta en cada ciclo—, se detectó una reducción del 9 % del consumo durante el arrastre al emplear puertas semipelágicas. Un cambio en el arte, medido con rigor, puede traducirse en ahorros significativos.

Atuneros congeladores y estrategias de pesca

El último ejemplo fue FATFUEL, centrado en atuneros congeladores. Se analizaron 73 mareas de 7 buques, con tres indicadores principales

Fuel Use Intensity (litros de combustible por tonelada capturada), huella de carbono (kg CO₂ equivalente por tonelada), indicadores económicos (euros de captura por euro de combustible).

La comparación entre mareas a objeto (con dispositivos agregadores) y mareas de banco libre, y el efecto de la veda de pesca a objeto, muestra un patrón claro. Las mareas a banco libre durante la veda registraron muchos más litros por tonelada pescada, y las cinco mareas con peores indicadores económicos y energéticos coincidieron con ese periodo. De nuevo, los datos permiten ir más allá de intuiciones y poner números a la relación entre regulación, estrategia de pesca, consumo y rentabilidad.

Monitorizar para ahorrar hoy... y decidir el mañana.

En el turno de preguntas, un asistente expresó su escepticismo ante las políticas de carbono y la presión regulatoria sobre la flota, comparando los avances en otros sectores y cuestionando si la pesca no está siendo "campo de pruebas" de medidas discutibles.

Castresana respondió recordando que la monitorización no es solo una herramienta climática, sino también una palanca directa de competitividad:

"Cuando el patrón ve en pantalla lo que supone venir a nueve nudos en lugar de a ocho, muchas veces no le hace falta hablar de descarbonización: ve litros ahorrados y euros ahorrados".

"La relación entre régimen del motor y consumo es cúbica; a partir de cierto punto, cada vuelta extra dispara el gasto", recordó. Saber dónde está ese punto para cada buque es imposible sin datos registrados cada 5 o 10 segundos, como ya se está haciendo en varios proyectos.

Aplicación de la inteligencia artificial y gemelos digitales para anticipar impactos ambientales y socioeconómicos

La Consellería do Mar quiere que Galicia siga siendo, dentro de varias décadas, una potencia pesquera y marisquera. Pero no solo por tradición, sino apoyándose en datos, ciencia e inteligencia artificial. Ese es el espíritu de Maruxía, el proyecto presentado por María de los Ángeles Vázquez Suárez, directora xeral de Desenvolvemento Pesqueiro, como una apuesta pionera para ordenar el almacenamiento y uso de la información ambiental y socioeconómica que genera el mar gallego.

"Nuestro mar es fuente de riqueza, de identidad y de vida para miles de familias", recordó Vázquez. "Y si queremos que esto siga siendo así en las próximas décadas, debemos apostar por herramientas que nos ayuden a conocer mejor, anticipar mejor y gestionar mejor". Maruxía nace precisamente para eso: poner la inteligencia artificial al servicio del mar gallego, integrando datos hoy dispersos en una gran plataforma de apoyo a la decisión pública.

El corazón del proyecto es la creación de un gemelo digital de la Ría de Arousa, una réplica virtual y dinámica del ecosistema que combinará información procedente de: redes de observación IoT en mar y costa, datos satelitales, análisis oceanográficos y biológicos, y bases de datos históricas y series científicas acumuladas desde los años 80, información socioeconómica ligada a la actividad pesquera y marisquera.

Este gemelo digital permitirá simular, predecir y optimizar la gestión de los recursos marinos vivos: desde bancos

de bivalvos (almeja, berberecho, vieira) hasta cefalópodos (pulpo, sepia) y otras especies clave para la economía local.

"Maruxía quiere ayudarnos a pasar de una gestión reactiva a una gestión proactiva", subrayó la directora xeral. Frente a los muestreos puntuales, que ofrecen "una imagen estática y a veces tardía" de lo que ocurre en las rías, el proyecto busca trabajar con información en tiempo real y modelos predictivos que adelanten episodios de mortalidad, alteraciones ambientales o riesgos sanitarios.

La idea es disponer de un entorno digital que permita simular distintos escenarios climáticos futuros, relacionar variables ambientales con procesos biológicos (reproducción, crecimiento, mortalidad) y, al mismo tiempo, cruzar estos efectos con variables socioeconómicas: empleo, comercialización, rentabilidad y resiliencia del sector.

"El impacto de esta solución es doble", explicó Vázquez. "Por un lado, facilita una gestión adaptativa y anticipada de los recursos; por otro, ofrece al sector una base sólida para definir estrategias de adaptación y de mitigación ante esos escenarios futuros".

En 2025 se realizó una consulta preliminar al mercado, una jornada de presentación en la sede de GAIN y un taller práctico virtual en el que participaron 46 entidades y más de 60 personas. La Xunta recibió 15 propuestas de 19 entidades, muchas de ellas en consorcio, lo que confirma el interés del tejido científico-tecnológico gallego.

María Luisa Álvarez mantiene que: “el pescado está perdiendo la batalla del tiempo, del presupuesto y de la cocina”

La directora general de FEDEPESCA, María Luisa Álvarez, reclama bajar el IVA, recuperar la cultura culinaria y adaptar la pescadería tradicional a una sociedad “cada vez más vaga y distraída”. La responsable de FEDEPESCA ofreció una intervención tan contundente como cargada de datos sobre el presente y el futuro de las pescaderías de barrio y del consumo de productos pesqueros en los hogares. Álvarez dirige una organización que agrupa a 6.200 comercios especializados en toda España, que dan empleo a más de 20.000 personas, con una misión clara: prestigiar al sector, mejorar su competitividad y apostar por la innovación. FEDEPESCA ha sido reconocida con el Premio Alimentos de España, y la propia Álvarez recibió en 2024 la Encomienda al Mérito Pesquero del MAPA. Además, dirige la asociación provincial de pescaderos de Madrid. “Es una entidad inquieta, siempre probando proyectos nuevos e imaginativos que abren camino a otros”, se recordó. Desde ese bagaje, la responsable del sector mayorista y detallista puso el dedo en la llaga en tres grandes cuestiones: relevo generacional, representatividad del comercio tradicional y una reivindicación que lleva años defendiendo: la bajada del IVA del pescado. “Todavía no se ha conseguido —subrayó el moderador—, pero ojalá llegue por el bien del consumidor y de toda la cadena de valor”. Una sociedad que cambia a toda velocidad Álvarez partió de un diagnóstico socio-demográfico. España roza ya los 50 millones de habitantes, de los cuales en torno al 15% es de origen extranjero. “Los españoles estamos dejando de practicar nuestra dieta pesco-mediterránea y quienes llegan traen su propia cultura gastronómica, que no adoptan la nuestra automáticamente. Hay que pensar en ellos, en cómo hacerles llegar nuestros productos”, advirtió. El mapa de los hogares también ha cambiado: cada vez hay más hogares y más pequeños, el 72% de los hogares de jóvenes son de una o dos personas, muchos adultos comparten piso por la dificultad de acceder a una vivienda, la familia tradicional “pareja con hijos” apenas representa ya alrededor del 17%. “Queremos ser eternamente jóvenes y mantener hábitos juveniles durante más tiempo. Eso afecta a cómo comemos”, apuntó. Adiós a la mesa compartida: se rompe la “comensalidad”. Uno de los conceptos que más subrayó fue el de “comensalidad”. Para Álvarez, la dieta pesco-mediterránea no es sólo una lista de alimentos, sino “un estilo de vida basado en lo que comemos y en cómo lo comemos”. “Tradicionalmente comíamos en com-



María Luisa Álvarez, con Gabriel Ocaña, de INTERFISH

pañía; eso se está abandonando a marchas forzadas”, lamentó. Hoy mandan el tupper en el trabajo y las cenas descoordinadas: “Cada miembro de la familia cena por su cuenta, con su tablet. La comensalidad, que es un gran cohesionador social, se está perdiendo”. El marketing educa... y nos vende que cocinar “es un rollo”. La directora de FEDEPESCA fue muy crítica con el papel del marketing alimentario. Puso el ejemplo del salmón noruego, cuyo éxito atribuyó a “años de inversión constante en comunicación e imagen país”, pero amplió el foco hacia la industria de los ultraprocesados: “El marketing nos está educando. Nos vende que cocinar es una pérdida de tiempo, que lo guay es estar muy ocupado y que los frescos son un rollo porque hay que ir a comprarlos y cocinarlos”. Ese discurso, impulsado por grandes corporaciones que fabrican productos ultraprocesados, “está calando y mucho”, advirtió.

Entre los datos que sacudieron a la sala, uno ya casi tópico pero no por ello menos significativo: en España hay más mascotas que niños. Más de 10 millones de perros, cerca de un millón de gatos, 28 millones de animales de compañía presentes en el 40% de los hogares. FEDEPESCA ha decidido convertir esa realidad en oportunidad: “Este año hemos lanzado a nuestras pescaderías la venta de productos pesqueros para mascotas. Hay una empresa española que hace una gama magnífica sólo a base de pescado, y está funcionando muy bien”. “Tenemos que vender productos para toda la familia —añadió— y hoy la familia también son las mascotas. Los supermercados llevan años haciéndolo; ¿por qué no la pes-

cadería tradicional?”. Suplementos, pantallas y falta de tiempo: la tormenta perfecta. Álvarez enlazó otros tres fenómenos que compiten directamente con los alimentos frescos: El boom de los suplementos vitamínicos, que ya mueve unos 2.000 millones de euros. “En mi generación, que levante la mano la mujer que no toma omega 3 o magnesio. Los jóvenes están obsesionados con la salud, pero funcionan por ingredientes y pastillas más que por comida real”. El tiempo fagocitado por internet.

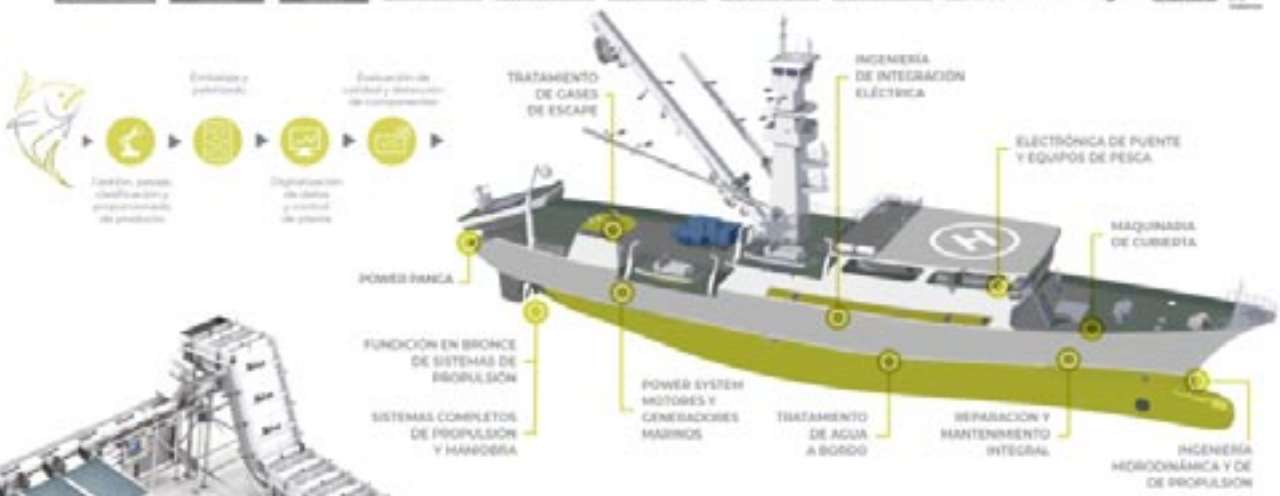
Citó estudios que cifran en 5 horas y 42 minutos el tiempo medio diario que pasamos conectados y cerca de 2 horas en redes sociales.

“Decimos que no tenemos tiempo, pero dedicamos horas a la pantalla. Hemos internalizado tareas que antes subcontratábamos —como gestionar viajes o banca—, mientras subcontratamos otras como cocinar o cuidar el cuerpo. El resultado: menos cocina”. La caída del acto de cocinar. “Casi un 41% de los españoles no cocina nunca o muy rara vez. Ocho millones de personas viven sobre todo de comida preparada. Es abrumador”. Paradójicamente, cuando se pregunta al ciudadano cómo le gustaría comer, la respuesta casi unánime (93,4%) es: frescos, de temporada y locales. “Queremos unas cosas y hacemos otras. Hemos perdido la voluntad del esfuerzo para alcanzar nuestros propios objetivos”, resumió. Menos pescado en casa, más platos preparados... y un relevo generacional roto. Los datos de consumo que manejó la directora general son preocupantes: El consumo de productos pesqueros en el ho-

gar ha caído alrededor de un 35% en diez años. A julio de 2025 se sitúa en torno a 17,8 kilos por persona y año para el conjunto de frescos, congelados y transformados. En hogares con niños, esa cifra baja a menos de la mitad. “Se ha roto el canal educativo gastronómico de una generación a otra. Nadie enseña a los niños a comer pescado ni a cocinar”, advirtió. Fuera del hogar, el consumo crece, pero poco: unos 4–6 kilos por persona y año entre restauración y delivery, porcentajes inferiores a otros alimentos. En paralelo, los platos preparados se han disparado un 514% en 20 años, hasta casi 17,2 kilos por persona y año, prácticamente el mismo volumen que el conjunto de productos de la pesca. El canal de pescadería tradicional, explicó, está aguantando mejor que la media, pero sufre una sangría silenciosa: “Perdemos puntos de venta no tanto por la competencia como por falta de relevo generacional. Los propietarios no han querido que sus hijos se quedaran y para muchos empleados ser autónomo hoy es casi heroico. Es un trabajo exigente y poco valorado”. IVA, ultraprocesados y coste real de la mala alimentación. En este contexto, la reivindicación de bajar el IVA del pescado se convierte, para Álvarez, en cuestión de coherencia sanitaria y social. Citó la nueva pirámide alimentaria 2025, que incorpora explícitamente la cocina, la actividad física, la sociabilidad y el consumo de productos locales y sostenibles, y un gran estudio internacional sobre ultraprocesados que califica estos productos como “una de las amenazas más urgentes para la salud pública en el siglo XXI”.



La fuerza de un grupo



Para más información contactar con:

comercial@grupoemenasa.com

www.grupoemenasa.com

El sector pesquero español mantiene esperanzas en el recurso de casación contra las 87 vedas para las artes de fondo

El sector pesquero español tiene depositadas todas sus esperanzas en el recurso de casación que apoyan Irlanda y la Xunta de Galicia contra la medida que propone la Comisión Europea de introducir las 87 vedas a todas las artes en contacto con el fondo.

España ha solicitado al TJUE su derecho de réplica «para responder a los nuevos argumentos introducidos» por las principales instituciones comunitarias., Eurocámara, sector y flota de larga distancia coinciden en pedir más equilibrio, financiación estable y menos burocracia para la pesca europea.

Las Jornadas Técnicas de Celeiro volvieron a convertirse en un termómetro de las preocupaciones de la pesca española y europea. En una mesa dedicada al presente y futuro de la Política Pesquera Común (PPC), cuatro voces con miradas complementarias –administración, Parlamento Europeo, sector y flota de larga distancia– coincidieron en un mensaje nítido: sin una PPC más equilibrada, sin recursos financieros suficientes y sin una gobernanza internacional eficaz, la flota española difícilmente podrá sostener su liderazgo.

La sesión reunió a Juan Manuel Elices, subdirector general de Caladero Nacional y Aguas de la UE de la Secretaría General de Pesca; al eurodiputado Francisco Millán Mon (PPE), miembro de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo; a Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche y Pesca España; y a Alexandre Rodríguez, secretario del Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC).

«La flota española sólo sobrevivirá si la sostenibilidad es integral»

Juan Manuel Elices abrió el bloque recordando el peso real del sector: más de 8.400 buques, más de 30.000 tripulantes y cerca de 800.000 toneladas desembarcadas al año, con un valor próximo a los 2.000 millones de euros. «España es la principal flota de la Unión Europea y eso nos da liderazgo, pero también una enorme responsabilidad en gestión



Ponentes piden una PPC más equilibrada, como Millán Mon

sostenible, innovación y cumplimiento de las normas», subrayó.

El subdirector repasó el entramado regulatorio que condiciona el día a día de la pesca: el Reglamento 1380/2013 que fija la actual PPC, el Reglamento de Control 1224/2009 y los reglamentos anuales de TAC y cuotas para Atlántico y Mediterráneo, además de la nueva Ley española de Pesca Sostenible (Ley 5/2023). Como ejemplo de cómo una norma puede alterar por completo la operativa, citó la obligación de desembarque, que «ha transformado la actividad de todos los buques» y ha generado el conocido “efecto estrangulamiento” en algunas pesquerías.

Elices defendió una idea central: la necesidad de una sostenibilidad integral, con tres patas inseparables –ambiental, social y económica–. «Si las decisiones sólo miran al medio ambiente, pero no al empleo ni a la viabilidad econó-

mica, el sector no será sostenible a largo plazo», advirtió. Reclamó aplicar de verdad el principio de proporcionalidad y equilibrar unas medidas que, a su juicio, «han tendido a desequilibrarse hacia la parte medioambiental».

No obstante, la sorpresa surgió en su intervención al mantener que la Comisión Europea, la Eurocámara y el Consejo Europeo se oponen a la demanda de España interpuesta contra las 87 vedas a cualquier arte de pesca que toque el fondo marino. Javier Garat, de Cepesca, le interpeló señalando que desconocía ese extremo, objeto que iba a ser de su investigación.

De cara al futuro, Elices defendió una revisión “quirúrgica” de la PPC centrada en: simplificación normativa, revisión de la obligación de desembarque, TAC plurianuales que den más previsibilidad, refuerzo del asesoramiento científico, modernización de la flota eliminando rigideces sobre capacidad y, sobre todo, «una gobernanza basada en la cooperación estrecha entre administración, ciencia y sector». Todo ello, sin perder de vista la soberanía alimentaria y la preferencia comunitaria: «No podemos basar nuestra seguridad alimentaria en importar cada vez más pescado de fuera».

Si Elices puso el foco en las reglas, Francisco Millán Mon se centró en el dinero. Su ponencia, «¿Y después del FEMPA qué?», examinó la propuesta de nuevo marco financiero plurianual de la UE a partir de 2028 y su impacto sobre la pesca.

El eurodiputado recordó que el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) actual (2021-2027) está dotado con 6.100 millones de euros, de los que España recibe 1.120 millones, un 21 % del total, siendo el primer beneficiario. Galicia concentra en torno a un tercio de esos recursos. El FEMPA, explicó, intro-

Millán Mon alerta: «Tras el FEMPA, la pesca se enfrenta a un recorte del 67 %»

dujo más flexibilidad —«todo lo que no está prohibido está permitido»— y abrió la puerta a financiar mejoras de seguridad y eficiencia energética incluso si aumentan el tonelaje, aunque con limitaciones. Pero arrastra problemas: «burocracia excesiva, rigidez en los programas operativos y cofinanciación nacional del 30 %, que ya es un esfuerzo considerable».

La verdadera preocupación llega con la propuesta de la Comisión para el periodo 2028-2034: la desaparición de un fondo específico para la pesca y su integración en un gran “Fondo para la Prosperidad y la Seguridad” junto a PAC, cohesión, migración y políticas sociales. Dentro de ese macrofondo, Bruselas sólo garantiza 2.000 millones mínimos para pesca en toda la UE, frente a los 6.100 actuales. «Estamos hablando de un recorte del 67 %, inasumible para un sector que ya afronta enormes retos de descarbonización, relevo generacional y modernización», denunció.

En el caso de España, esos 2.000 millones mínimos se traducirían en unos

422 millones para el periodo, muy lejos de los 1.120 del FEMPA. A ello se suma un aumento de la cofinanciación nacional al 40 %. «Con el actual contexto presupuestario, es dudoso que el Estado pueda aportar ese 40 % sin dificultad. Si no hay presupuesto nacional, no habrá fondos europeos», avisó.

Más allá de las cifras, Millán Mon criticó la “arquitectura” del nuevo modelo: dispersar la financiación pesquera en varios fondos (prosperidad, competitividad, Europa Global para acuerdos de pesca con terceros países) y renacionalizar las decisiones, dejando a cada Gobierno un amplio margen para priorizar entre agricultura, pesca, cohesión, migración o políticas sociales. «Con esa mezcla, la pesca corre el riesgo de perder siempre frente a otras prioridades más visibles», advirtió, reclamando mantener la especificidad de una política común que merece «un fondo propio, visible y bien dotado».

El eurodiputado aseguró que el Parlamento Europeo está presionando

Simplificación normativa, revisión de la obligación de desembarque, TAC plurianuales y una gobernanza basada en la cooperación estrecha entre administración, ciencia y sector deben ser las prioridades

para aumentar la cantidad mínima garantizada para pesca y simplificar el esquema, pero fue crítico con la actitud del Gobierno español. Recordó que en un reciente Consejo de Asuntos Generales «España habló de cohesión y PAC, pero no mencionó la pesca, mientras que países como Francia, Irlanda o Bélgica sí defendieron explícitamente a su sector». De cara al próximo Consejo Europeo de diciembre, pidió que España «deje de ponerse de perfil y utilice su peso como primera potencia pesquera para exigir una financiación a la altura».

Garat: «Éxito ambiental, fracaso socioeconómico»

Desde la óptica del sector, Javier Garat ofreció una radiografía contundente de la última década. A su juicio, la PPC vigente ha logrado «un éxito ambiental indiscutible», con muchas poblaciones en mejor estado que hace 20 años, pero ha sido «un fracaso socioeconómico», con una reducción drástica de flota y un sector «agotado por la hiperregulación y por un enfoque excesivamente ideologizado».

Garat recordó cómo, durante años, la pesca quedó subsumida en una agenda ambientalista que primaba objetivos climáticos y de biodiversidad sobre la realidad de las comunidades costeras. Por eso valoró positivamente que el actual comisario sea exclusivamente de Pesca y Océanos y no comparta cartera con Medio Ambiente, pero lamentó que muchas de las inercias anteriores sigan vigentes en la administración comunitaria.

El responsable de Cepesca citó como ejemplos el cierre de las 87 zonas de fondo, el plan plurianual del Mediterráneo con nuevos recortes de días pese a la mejora de algunos stocks, o el Plan de Acción marino que plantea prohibiciones generalizadas al arrastre. «No se puede seguir pidiendo más y más esfuerzos a una flota que ya ha reducido sus emisiones de CO₂ en más de

“No se puede pedir más esfuerzos a una flota que ya ha reducido sus emisiones de CO₂”

un 50 % desde los años 90 y que apenas representa una fracción mínima de las emisiones globales», argumentó, calificando de «irreal» el objetivo de emisiones netas cero en 2050 para los barcos de pesca con la tecnología actualmente disponible.

También puso el foco en la competencia desleal y el “doble rasero” de la UE: «Se aplica un control exhaustivo y sanciones severas a la flota comunitaria, mientras que los productos que llegan de terceros países muchas veces apenas se verifican. No hay ‘level playing field’». Ligó este problema al recorte propuesto en los fondos y a la creciente influencia de algunas ONG ambientalistas «muy bien financiadas por grandes fundaciones internacionales», reclamando transparencia sobre su financiación y su papel en el diseño de políticas.

Como elementos positivos, Garat destacó el Pacto Europeo por el Océano y la disposición de la Comisión a simplificar un 25-35 % de la carga burocrática, pero insistió en que estas intenciones deben traducirse en cambios concretos: revisión de la obligación de desembarque, redefinición del concepto de capacidad pesquera para permitir mejorar seguridad y eficiencia energética, refuerzo de las organizaciones de productores y una gran campaña europea de promoción de la “alimentación azul”. «Si Europa se toma en serio la seguridad alimentaria, la pesca tiene que estar en el centro, no en la periferia de las políticas», remachó.

Gobernanza internacional: el papel estratégico de la flota de larga distancia

El cierre corrió a cargo de Alexandre Rodríguez, que aportó la perspectiva de la flota de larga distancia y de la gobernanza internacional de los océanos. Recordó que el LDAC es el único consejo consultivo dedicado exclusivamente a las aguas no comunitarias, donde opera una flota relativamente pequeña en número de buques, pero muy relevante en capturas y valor añadido.

Rodríguez describió el “ecosistema institucional” en el que se mueve la pesca de larga distancia: organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP), acuerdos de pesca con terceros países, normativa contra la pesca ilegal, reglamento de la flota exterior y, cada vez más, tratados globales como el de Biodiversidad en Alta Mar (BBNJ), CITES o los convenios laborales de la OIT. «La UE presume de liderazgo en estos foros, pero muchas veces su influencia efectiva es limitada si no va acompañada de una estrategia clara y de recursos», señaló.

El secretario del LDAC advirtió del aumento de “acuerdos durmientes”, como el caso de Marruecos, que dejan a buques y tripulaciones sin caladeros y crean un limbo jurídico en el que ni se puede faenar con acuerdo público ni con acuerdos privados, por cláusulas de exclusividad. Reclamó más transparencia sobre los acuerdos que firman los países costeros con otras flotas –especialmente asiáticas–, criterios claros de “igualdad de trato” entre operadores europeos y extracomunitarios y un mayor enfoque regional en los protocolos, especialmente para tónidos altamente migratorios.



Innovación en la canalización de fluidos: eficiencia y ahorro

protecnavi.es



 **protecnavi**

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

El sector de arrastre se lanza a la instalación de puertas voladoras

El veterano experto en tecnología pesquera Ignacio Soler, de Simrad, defendió en un reciente encuentro sectorial una idea clara: si la flota de arrastre del Mediterráneo quiere sobrevivir a costes disparados, restricciones europeas y creciente presión ambiental, la solución no pasa por faenar más, sino por faenar mejor. Y en ese cambio, las llamadas puertas voladoras —diseños que trabajan suspendidos del fondo— se han convertido en una pieza clave para reducir consumo de gasóleo, minimizar el impacto en los fondos marinos y mejorar la rentabilidad de los barcos.

Con más de medio siglo de experiencia a sus espaldas, hijo de armadores de Santa Pola y conocedor directo de la evolución del arrastre desde los años 70 hasta hoy, Soler trazó ante los pescadores un relato sin eufemismos: “Durante años respondimos a las limitaciones con más potencia, más hierro y más red. Acabamos trabajando para la gasolinera”. La entrada en la UE, las vedas, los recortes de días de mar, las tallas mínimas, las cuotas y las exigencias de selectividad obligaron a la flota a buscar caladeros más lejanos y a tecnificarse a marchas forzadas. El resultado fue una flota más potente, pero con costes energéticos desbocados y un esfuerzo de pesca difícil de sostener.

Frente a este modelo, Soler explicó cómo la innovación en artes —y en particular el desarrollo de puertas de arrastre de menor resistencia y, después, de puertas que prácticamente no tocan el fondo— ha permitido un giro radical. Estas puertas voladoras dejan de comportarse como grandes “arados” que surcan y remueven el lecho marino, y pasan a trabajar elevadas, con el peso y el diseño justo para abrir la red sin arrastrarse sobre el sedimento. Ese cambio, combinado con redes más selectivas y ligeras, se traduce, según los proyectos que expuso, en reducciones de hasta un 60–65% en la resistencia de las puertas y, en consecuencia, en un ahorro muy significativo de combustible.

Soler recordó uno de los casos más ilustrativos: un arrastrero mediterráneo de gran potencia que, con puertas tradicionales y artes pesados, veía cómo el gasóleo se comía la cuenta de resultados. Tras la incorporación de puertas

Su instalación ha traído consigo en reducciones de hasta un 60–65% en la resistencia de las puertas y, en consecuencia, un ahorro muy significativo de combustible

de nueva generación más ligeras y eficientes, la resistencia bajó drásticamente y el consumo se redujo de forma notable. Al mismo tiempo, la calidad del producto mejoró: en pesquerías como la gamba roja, donde el precio depende de que el marisco llegue limpio y brillante, evitar el levantamiento de fango marca la diferencia entre una caja de máximo valor y otra depreciada. “Una puerta que no remueve barro es dinero para el armador y para la tripulación”, sintetizó.

El experto de Simrad subrayó que el verdadero cambio no es solo técnico, sino cultural: dejar de medir el éxito por kilos descargados y empezar a medirlo por euros ganados, días trabajados y huella ambiental. Las puertas voladoras, explicó, permiten mantener o incluso mejorar las capturas de tamaño comercial con menos esfuerzo efectivo: menos consumo, menos horas de arrastre inútil, menos desgaste del equipo y mayor selectividad, al combinarse con copos de malla cuadrada y diseños que favorecen la salida de los ejemplares pequeños. “Si la cuota de gamba es la que es, lo inteligente no es seguir atrapando

pequeña barata; es capturar mejor la grande que paga el mercado”, insistió.

En su intervención, Soler también defendió que esta tecnología responde a las exigencias de la sociedad y de las propias normativas sin condenar al sector. Al reducir el contacto con el fondo, se limita el impacto sobre hábitats sensibles; al mejorar la eficiencia, disminuyen las emisiones asociadas a cada kilo de pescado capturado; al facilitar artes más selectivos, se reducen descartes y se protege el reclutamiento de las poblaciones. Todo ello, remarcó, sin obligar a la flota a “morir de regulación”, sino ofreciéndole herramientas para adaptarse.

El mensaje estuvo cargado de autocrítica hacia inercias históricas del propio sector. Soler recordó cómo durante años muchas embarcaciones rechazaron cambios que hoy se consideran básicos —desde la malla cuadrada hasta los sistemas de eco-sonda avanzada o la gestión fina de la velocidad de arrastre— por miedo a salir de la zona de confort. Pero defendió que las experiencias acumuladas con puertas voladoras y diseños ecosistémicos demuestran lo contrario: donde se han probado con rigor, se ha ahorrado combustible, se ha reducido el impacto en el fondo y se ha ganado dinero. “La pregunta no es si podemos seguir como antes, porque eso ya no es posible. La pregunta es si queremos usar la tecnología para pescar menos tiempo, gastar menos y ganar más”, planteó. Soler encuadró estos desarrollos en un



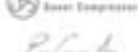
Empresas, técnicos y organizadores de la Jornada de Ondarroa.

contexto más amplio, en el que los fondos europeos para innovación —como el FEMPA— y la presión regulatoria sobre la huella ambiental de la pesca obligan a anticiparse. Puertas programables que permiten fijar su altura sobre el fondo, combinadas con redes optimizadas y sensores que informan en tiempo real de la geometría del arte, ya no son prototipos lejanos, sino opciones reales para parte de la flota. “Nos guste o no, vamos hacia un modelo donde cada litro de gasóleo y cada metro cuadrado de fondo cuentan. El que entienda eso a tiempo tendrá futuro”, concluyó.




-  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

Satlink exhibe su “ecosistema digital” para una pesca más eficiente y sostenible

La tecnológica española Satlink expuso en Ondarroa su papel como aliado estratégico del sector pesquero en un taller organizado por Pesca España y la Organización de Productores de Pesca de Bajura de Ondarroa (OPPAO), en el que detalló cómo la conectividad por satélite, el análisis de datos y los sistemas de monitorización electrónica se han convertido en herramientas claves para la competitividad y la sostenibilidad de la flota.

Fundada en 1992 y con sede en Madrid, Satlink recordó que su origen está en las comunicaciones por satélite, pero subrayó que hoy opera como proveedor integral de soluciones para la pesca profesional, con una fuerte inversión en I+D y presencia técnica en puertos de referencia de todo el mundo.

La compañía explicó que trabaja con múltiples operadores satelitales y tecnologías —desde sistemas tradicionales hasta constelaciones de órbita baja— con un enfoque “agnóstico”, es decir, sin vincularse a un solo proveedor, con el objetivo de ofrecer a cada armador la opción que mejor se ajusta a su operativa. Uno de los puntos centrales de la intervención fue el impacto de la nueva generación de conectividad satelital en los buques pesqueros.

Satlink destacó que el salto de anchos de banda de apenas unos pocos megas a velocidades de más de 200 Mbps ha transformado la gestión a bordo: permite mejorar las comunicaciones de la tripulación, conectar equipos y sensores en tiempo real, optimizar rutas, planificar mejor la actividad y facilitar obligaciones de control y trazabilidad. No obstante, alertó de que la clave no es solo “tener internet”, sino gestionarlo bien. Para ello la empresa presentó su sistema propio de gestión de conectividad, que integra en un único servidor los distintos enlaces (Starlink, otros satélites, 4G, etc.) y permite al armador controlar el uso del ancho de banda, asignar prioridades al tráfico operativo frente al de ocio, limitar consumos, supervisar qué aplicaciones tiran de datos y garantizar que la herramienta siga siendo, ante todo, un soporte de trabajo.

En el taller, Satlink subrayó también el papel de la tecnología en la mejora de la sostenibilidad. Explicó sus sistemas de monitorización electrónica con cámaras a bordo, concebidos para complementar o sustituir parcialmente a los observadores humanos, permitiendo registrar la actividad pesquera y revisar las imágenes desde tierra por equipos de biólogos.

Estos dispositivos, orientados exclusivamente a la actividad pesquera, facilitan verificar capturas, descartes e interacciones con



Un responsable de Satlink explica las tecnologías de apoyo a la flota pesquera.

especies sensibles, amplían la cobertura de control sin sobrecargar a las tripulaciones y se alinean con las exigencias de transparencia y buenas prácticas que vienen marcando las políticas europeas.

Otra de las soluciones presentadas fue su línea de boyas inteligentes aplicadas al palangre, basadas en comunicaciones satelitales y alimentación solar. Estas boyas permiten localizar con precisión los artes a cualquier distancia, reducen tiempos de búsqueda, ahorran combustible y contribuyen a una pesca más ordenada y selectiva.

La compañía destacó que su objetivo no es sustituir tecnologías existentes, sino ofrecer herramientas complementarias que aumenten la eficiencia de la flota. Completando el “ecosistema digital”, Satlink dio a conocer su software de información oceanográfica y meteorológica, diseñado para ayudar a las embarcaciones a tomar decisiones mejor informadas.

Esta plataforma integra datos de corrientes, temperatura del agua, oleaje, viento y otros parámetros, permitiendo identificar zonas con condiciones favorables para las especies objetivo, anticipar cambios en la distribución debidos al clima y evi-

tar áreas de mala mar o bajo rendimiento, todo ello en un entorno configurable según las necesidades de cada organización de productores o armador.

Durante la jornada, responsables de Satlink insistieron en que la digitalización no es un fin en sí mismo, sino una herramienta al servicio de tres objetivos: garantizar la seguridad y bienestar de las tripulaciones, mejorar la rentabilidad de las empresas pesqueras y demostrar, con datos, que es posible faenar de forma responsable.

Pesca España y la OPPAO destacaron la importancia de este tipo de encuentros para acercar al sector soluciones prácticas en un contexto de mayores exigencias ambientales, de control y de mercado. La sesión concluyó con un mensaje claro: la tecnología, bien gestionada y adaptada a la realidad de cada flota, puede ser una aliada decisiva para que la pesca de hoy llegue con garantías al futuro.

Un ecosistema de innovación

Las pruebas se realizan en colaboración con fabricantes como Puertas Tiburón, Marport, Simrad o Nautical, empresas que han desarrollado distintos prototipos adaptados a las condiciones de la flota europea. Según Ortiz, los resultados obtenidos por embarcaciones que ya las usan en Galicia, Andalucía o el Cantábrico son “muy positivos”, y el objetivo ahora es extender su uso a más unidades de la flota de altura. Diversos estudios realizados por el centro tecnológico AZTI y la Universidad de Vigo señalan que el uso de puertas voladoras puede reducir el contacto con el fondo hasta un 95 %, además de disminuir el consumo de combustible entre un 10 % y un 20 %, lo que representa una mejora económica directa para los armadores y una contribución significativa a la descarbonización del sector. El investigador marino Iñaki Mendizabal explica que este tipo de innovaciones “forman parte de una tendencia global hacia un arrastre más inteligente y selectivo, basado en sensores y control automatizado del arte, con el fin de minimizar impactos sin sacrificar eficiencia pesquera”.

Diseñadores y fabricantes de equipos para buques.



FERRI

info@ferri-sa.es

www.ferri-sa.es

+34 986 468 201

MAQUINARIA ESPECIALIZADA

FERRI

 Talleres **CARRAL**
1921

Bilbao afianza su liderazgo verde al ser el primero del eje atlántico en electrificar todos sus muelles en 2027

Una jornada técnica organizada por la Dirección General de la Marina Mercante en el Puerto de Bilbao desgrana la Estrategia Marítima 2025-2050 y el nuevo Plan de Descarbonización, con mensajes claros: la transición energética ya no es opcional, es una oportunidad de negocio y de país.

El Puerto de Bilbao fue escenario de una jornada técnica clave para el futuro del transporte marítimo español. Convocada por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la sesión abordó la descarbonización del transporte marítimo en el marco de la Estrategia Marítima 2025-2050 y del Plan de Descarbonización, aprobado e por el Consejo de Ministros. Por el auditorio desfilaron los principales responsables del sector marítimo español, que desgranaron tanto la hoja de ruta política como las herramientas técnicas y financieras para reducir emisiones. Y todos coincidieron en un mensaje: la transición energética ya está aquí y quien no se prepare quedará fuera del mercado.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Iván Jiménez, abrió la sesión subrayando que la sostenibilidad ya no es un apéndice de la gestión portuaria, sino parte del “ADN” del puerto. Recordó que el puerto de Bilbao se ha consolidado como uno de los siete enclaves que la Comisión Europea tiene en cuenta a la hora de diseñar sus estrategias de sostenibilidad en toda Europa, junto a grandes instalaciones como Hamburgo, Rotterdam o Gothenburg. Explicó que, como ocurre en toda innovación disruptiva, al principio el mercado no demanda expresamente estos cambios, pero cuando la ola llega “o estás preparado o el mercado te pasa por encima porque cambia muy rápidamente”.

En ese contexto, anunció el gran hito que marcará un antes y un después para Bilbao: el puerto se convertirá en el primero en estar absolutamente electrificado en sus muelles de línea regular a finales de 2027, lo que le situará como primer puerto del eje atlántico y también como el primero del Estado en alcanzar este objetivo. Recalcó que no lo ven como una mera adaptación, sino como una verdadera oportunidad. Con una metáfora muy gráfica, defendió que, si hasta ahora “la gente todavía está tocando la guitarra clásica”, Bilbao quiere ofrecer la posibilidad de “tocar la guitarra eléctrica”, pero advirtió de que para ello es imprescindible que el mercado acompañe y que los propios barcos estén también preparados para la electrificación.

Jiménez aportó además cifras concretas del potencial de reducción de emisiones que conlleva esta apuesta. En el caso de los cruceros, señaló que la electrificación de los muelles puede suponer entre un 85 y un 95 % de reducción de CO₂ durante la estancia en puerto, llegando incluso al 100 % si se combina con sistemas de baterías, como los que ya incorporan algunos ferries, y con biocombustibles u otros combustibles alternativos. Para otros tipos de buques, estimó que la reducción esperada se sitúa en torno al 40 % únicamente gracias a la conexión eléctrica a muelle. Lanzó, además, un mensaje claro a las navieras al subra-

yar que el esfuerzo compensa económicamente: el retorno de la inversión para aquellos barcos que tengan que adaptarse a esta electrificación se calcula entre cuatro y cinco años, tanto por el ahorro en derechos de emisión del sistema ETS como por el menor coste de utilizar electricidad en lugar de fueles tradicionales mientras están atracados. “Con lo cual, esto también va de negocio, va de mirar a largo plazo”, concluyó.

La directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, tomó la palabra a continuación para enmarcar la jornada en un doble contexto, técnico e institucional. Por un lado, subrayó el trigésimo aniversario de las capitánías marítimas tal y como se conocen hoy y explicó por qué Bilbao era el lugar idóneo para esta cita, recordando que el edificio de la Capitanía Marítima de Bilbao cumple precisamente 30 años y que en la sala estaban presentes los dos últimos capitanes marítimos, Carlos García Buendía y Pachi García Lascaraín, con quienes compartieron el aniversario. Núñez agradeció de forma expresa el trabajo de las capitánías de toda España, y en particular de la de Bilbao, y recalcó que el periodo 2024-2025 está siendo especialmente productivo para la administración marítima.

Señaló que en junio se aprobó la Estrategia Marítima 2025-2050, articula en ocho grandes objetivos sobre los que ya se está trabajando, y recordó que el martes se dio un paso decisivo

con la aprobación del Plan de Descarbonización, que desarrolla el objetivo medioambiental de la Estrategia. Añadió que esta misma semana se había celebrado una jornada específica sobre buques autónomos y que el año anterior se había avanzado en otro frente clave con la digitalización de los despachos y la implantación del rol electrónico. Insistió en que la Estrategia no es un documento retórico, sino una hoja de ruta viva que exige desarrollo normativo y coordinación, y subrayó que en estos momentos se está trabajando en las órdenes ministeriales que definirán el acceso a las ayudas ligadas a la descarbonización. “Seguimos trabajando en ello porque no nos paramos aquí”, afirmó, antes de anunciar que serían los ponentes técnicos quienes detallarían a lo largo de la jornada los instrumentos concretos para hacer realidad estos objetivos. Antes de dar paso al bloque técnico, Núñez tuvo un gesto de agradecimiento con los colaboradores locales, entregando un detalle a Iván Jiménez y a representantes del Foro Marítimo Vasco, y recordó que, además de directora general, preside Salvamento Marítimo, lo que le proporciona una visión muy directa de los retos diarios del sector.

El jefe de la Unidad de Apoyo de la Dirección General de la Marina Mercante, Javier Abad, fue el encargado de desglosar los contenidos de la Estrategia Marítima 2025-2050. Comenzó recordando la importancia estructural del transporte marítimo para la economía española y para el comercio mundial, señalando que alrededor del 75 % de las importaciones llegan por mar, mientras que aproximadamente el 57 % de las exportaciones salen por vía marítima. Subrayó que durante la pandemia este fue el único modo de transporte que no se paralizó plenamente, lo que permitió mantener el suministro de bienes esenciales. “Gracias a las tripulaciones, declaradas trabajadores esenciales por la OMI, no se paró la economía planetaria y pudimos seguir yendo al supermercado y a la farmacia”, recalcó.

Abad destacó también el papel del transporte marítimo en la cohesión territorial, al conectar de forma estable los archipiélagos y las ciudades autónomas con la península, y su peso en el empleo y en el tejido industrial, desde los astilleros y la construcción naval hasta los servicios portuarios, la industria auxiliar y la formación náutica. Sin embargo, fue muy claro al señalar las debilidades del sistema actual. Reconoció que “algo no debemos estar haciendo bien” cuando la flota de bandera española ha ido perdiendo efectivos, hasta el punto de que, por primera vez, el Registro Especial de Buques de Canarias ha caído por debajo de los 100 buques inscritos. En su opinión, el registro español no resulta suficientemente competitivo frente a otros como Malta o Madeira, y es necesario corregir esta situación si se quiere que las navieras vuelvan a apostar por la bandera nacional.

Explicó que la Estrategia Marítima plantea “contar con una flota a la medida de nuestra economía” y con una bandera atractiva para las empresas armadoras, apoyándose en siete grandes ejes. Estos ejes abarcan el ámbito de la energía y el medio ambiente, con la descarbonización y las energías marinas como prioridad; la digitalización y la innovación, incluida la ciberseguridad; el empleo azul y el talento, con un claro énfasis en la igualdad y la cultura marítima; una administración marítima ágil y eficaz al servicio del ciudadano; una flota y una bandera competitivas, apoyadas en la reforma del Registro

Especial de Canarias; el impulso a la náutica de recreo y su industria asociada; y, finalmente, un sistema portuario competitivo y sostenible, en estrecha coordinación con Puertos del Estado. “Queremos una industria naval y náutica en progresión, aprovechar las oportunidades de la eólica marina y otras energías, y devolver al sector marítimo el peso que le corresponde en la economía española”, resumió.

El Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo, recién aprobado en Consejo de Ministros, fue presentado por Federico Navarro, coordinador nacional de Protección del Medio Marino de la Marina Mercante. Navarro definió el plan como “el brazo operativo de la Estrategia Marítima en materia de clima” y explicó que está concebido para acompañar al sector en el cumplimiento de los objetivos de la Organización Marítima Internacional y de la Unión Europea, reinvertir parte de los ingresos procedentes del sistema europeo de comercio de emisiones y de otras figuras en proyectos concretos de reducción de emisiones, y evitar el llamado “lock-in” tecnológico, es decir, inversiones que se queden a medio camino de la senda de descarbonización y no permitan alcanzar la neutralidad climática a largo plazo.

250 millones

Detalló que el plan cuenta con un horizonte inicial hasta 2030 y una dotación de 250 millones de euros. De esa cantidad, 200 millones se destinarán a la renovación y transformación de la flota mercante mediante nuevas construcciones y programas de modernización o “retrofit” de buques existentes, mientras que los 50 millones restantes se orientarán a proyectos innovadores basados en combustibles renovables de origen no biológico, como metanol, amoníaco o hidrógeno, al impulso de corredores verdes y a la construcción de un buque de suministro de estos combustibles en un puerto español. “Queremos acelerar la renovación de la flota y facilitar los primeros proyectos demostradores de nuevas tecnologías, con buques que sean neutros en emisiones desde el primer minuto”, explicó. Navarro añadió que el plan incluye además líneas específicas para desarrollar la normativa técnica y de seguridad necesaria para el uso de estos nuevos combustibles.

Seguridad regulatoria, plazos realistas y apoyo económico para conseguir emisiones cero

Fabricantes, ingenierías y armadores reclaman seguridad regulatoria, plazos realistas y apoyo económico para hacer viable el objetivo de cero emisiones en 2050

La mesa redonda de la jornada sobre descarbonización del transporte marítimo, celebrada en el Puerto de Bilbao, quiso mirar la transición energética “desde la chapa y la hélice”: qué tecnologías están listas, cuáles no, y qué supone todo esto para quienes diseñan, construyen, equipan y operan los buques.

Moderada por Ángel Santurtun, del Foro Marítimo Vasco, la mesa reunió a Jesús Puelles (Wärtsilä), Montserrat Espín (Bureau Veritas), Diego Caride (Ingeteam), Ignacio Poblet (Cotenaval) y José María Torre, “Chema” (Naviera Ibaizábal), que aprovechó también para agradecer públicamente a la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, el apoyo prestado al sector durante la pandemia. El objetivo era claro: tomar el horizonte 2050 como referencia y preguntarse, sin maquillaje, cómo se llega hasta ahí.

Montserrat Espín, de Bureau Veritas, aportó la mirada global de una sociedad de clasificación presente en todas las rutas del mun-

do. Admitió que la gran pregunta —si la descarbonización total en 2050 es realmente alcanzable— no tiene respuesta única.

Recordó que las emisiones de CO₂ reportadas en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS) han aumentado en 2024 a pesar de que el comercio no ha crecido al mismo ritmo, un síntoma de cómo los desvíos de rutas por guerras y tensiones geopolíticas disparan el consumo de combustible y complican cualquier previsión. A su juicio, el camino hacia el cero neto está condicionado por “cientos de variables” económicas, técnicas y políticas, y sólo se puede pensar en escenarios.

Espín dibujó desde el escenario “negativo” —no hacer nada y ver crecer las emisiones—, que descartó como irreal en Europa, hasta el más optimista, en el que la tecnología, la financiación y la regulación encajan y las emisiones caen de forma drástica. Entre ambos, situó escenarios intermedios en los que las medidas se aplican de forma progresiva o con retrasos y las emisiones siguen subiendo hasta 2030 para empezar a bajar después. “Vamos a hacer todo lo posible para llegar, pero nos va a costar. Hay factores que escapan a nues-

tro control: no podemos evitar una guerra ni el alargamiento de rutas”, advirtió. Sobre el retraso en la entrada en vigor del Net Zero Framework en la OMI, fue clara: Europa seguirá su hoja de ruta, pero “los gases no se quedan donde se emiten” y sin un avance global el esfuerzo europeo tendrá límites. El problema, subrayó, no es un año de retraso, sino no tener la certeza de que las medidas se aprobarán de verdad en 2026.

Desde el lado de los armadores, José María Torre puso voz a la presión que sienten las navieras. “Nosotros somos buenos, cumplimos”, resumió, recordando el historial de cumplimiento del sector. Pero ese cumplimiento, explicó, está teniendo un coste alto: ampliación de plantillas para incorporar gestores ambientales, formación específica para tripulaciones y personal de oficina, renegociación de contratos de fletamento para incorporar el coste de ETS y FuelEU, y una complejidad jurídica y comercial que no siempre se ve desde fuera. “Sobre el papel parece sencillo: ‘tú pagarás esto’. En la práctica no lo es. La normativa tampoco lo dice todo tan claro y a los fletadores no les gusta que les digas que tienen que asumir un sobre coste”, lamentó.

Torre recordó que Ibaizábal ha apostado por tecnologías avanzadas, con el primer remolcador portuario a GNL de Europa operando en Bilbao y uno de los primeros buques de suministro de GNL del sur de Europa, además de importantes inversiones en motores más limpios. “Sólo la adap-



Fabricantes, ingenierías y armadores han celebrado una jornada en el puerto de Bilbao.

tación de motores para bajar por debajo de los límites que marca la normativa nos ha costado más de 15 millones”, ejemplificó. Añadió las inversiones en OPS a bordo y en equipos de transición energética, que encarecen de forma notable el coste de construcción de cada buque. “Mi mensaje es claro: necesitamos que el marco europeo y español reconozca al GNL como combustible de transición durante más tiempo y que una parte significativa de lo que pagamos en ETS vuelva al sector para no estrangular nuestra capacidad de invertir”, reclamó sin rodeos.

Jesús Puelles, de Wärtsilä, desplegó la visión tecnológica de un gran suministrador internacional de motores, baterías y sistemas de propulsión. “La primera forma de descarbonizar es reducir consumo”, recordó, subrayando que la eficiencia energética —mediante digitalización, optimización de propulsión y ayudas a la navegación— sigue siendo la base. Sobre combustibles, dijo que la compañía ha

Las emisiones de CO₂ reportadas en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS) han aumentado en 2024 a pesar de que el comercio no ha crecido al mismo ritmo

dejado de ser sólo “agnóstica” para ser “energéticamente fluida”: trabaja con electrificación, híbridos, gas, metanol y amoníaco, además de pruebas con combustibles sintéticos junto a empresas como Petronor/Repsol.

Puelles destacó que Wärtsilä ya ha instalado un motor de amoníaco en un buque y que cuenta con motores de metanol y duales a gas en los que se ha invertido para reducir al mínimo el “methane slip”. Relató también las pruebas realizadas con e-fuels en motores si-

milares a los de grandes ferris, con buenos resultados en eficiencia y reducción de partículas. La tercera pata, explicó, son los sistemas de tratamiento de gases de escape. Como ejemplo, citó un proyecto de captura de carbono a bordo en el que se logra retener en torno al 70 % del CO₂ emitido por un motor de 5 MW, con capacidad de almacenamiento para unos 21 días. “La solución no será una sola tecnología, sino combinaciones: eficiencia, nuevos combustibles y, donde tenga sentido, captura de carbono”, concluyó.

La electrificación fue el terreno natural de Diego Caride, de Ingeteam, quien resumió la posición de la compañía con una frase rotunda: “El futuro será eléctrico o no será”. Recordó que la única forma real de no emitir gases de efecto invernadero es no quemar combustible y que, para un abanico muy amplio de buques —no sólo grandes portacontenedores oceánicos— la electrificación e hibridación ya es una opción madura. Mencionó ferris

de corta distancia, buques de instalación eólica, oceanográficos, pesqueros y unidades con posicionamiento dinámico como los segmentos donde más rápidamente puede avanzar esta transición.

Caride explicó que la electrificación no se limita al “buque 100 % eléctrico” –viable sólo en trayectos muy concretos–, sino a arquitecturas híbridas, redes en corriente continua, baterías, generadores de eje y variadores que permiten adaptar consumos. Con un símil deportivo, comparó un buque con un decatleta que se equipa para la prueba más exigente aunque pase la mayor parte del tiempo en esfuerzos mucho menores. Hoy muchos buques están sobredimensionados por razones de seguridad y redundancia, lo que implica motores sobredimensionados funcionando en condiciones poco eficientes. “Con la electrificación podemos dimensionar mejor, almacenar energía, apagar generadores cuando no son necesarios y mantener la seguridad. Es pasar de un culturista permanente a un atleta que corre mejor el maratón”, ironizó. A su juicio, la clave está en la colaboración de los cinco actores del “pentágono” que propuso: armador, astillero, oficina técnica, sociedad de clasificación y proveedores tecnológicos.

Desde Cotenaval, Ignacio Poblet aportó la mirada del diseñador, el que tiene que integrar todas estas piezas en un casco concreto. Valoró como “muy positivo” el contexto de 2025–2026, con la Estrategia Marítima y el Plan de Descarbonización ya aprobados, y animó al sector privado a verlos como una oportunidad para impulsar proyectos piloto y nuevas soluciones. En el ámbito del short sea shipping, explicó que los perfiles de operación —rutas relativamente cortas, recorridos estables, pocos puertos de escala— juegan a favor de la descarbonización, porque permiten planificar con mayor facilidad la cadena de suministro de combustible y la infraestructura eléctrica.

Poblet identificó la electrificación como primera palanca, especialmente a través del OPS y los sistemas híbridos en buques como petroleros y unidades que pasan largas horas en puerto, donde el consumo eléctrico ligado a bombas y equipos de carga es muy elevado.

Fabricantes, ingenierías y armadores reclamaron plazos razonables, ETS para invertir, y apoyo adicional a GNL, electrificación, bio-combustibles, e-fuels y captura de carbono

Recordó que, a partir de 2030, la conexión eléctrica a muelle será obligatoria para buques de pasaje y portacontenedores en muchos casos, pero defendió que el resto de tráficos deberían verla como “una oportunidad” para reducir huella de carbono y factura de ETS. Consideró el GNL como “realidad y no combustible alternativo” y lo presentó como un paso lógico en la senda de la descarbonización, a la espera de que metanol, amoníaco e hidrógeno verde ganen en normativa, seguridad y disponibilidad real.

El ingeniero insistió en dos factores que a menudo se subestiman. El primero, la digitalización, que permite registrar y analizar datos operativos, optimizar rutas, ajustar velocidades, mejorar mantenimientos y reducir consumos con inversiones relativamente moderadas. El segundo, la optimización del diseño, algo que “ya está en el ADN” de los ingenieros navales desde hace décadas, pero que sigue ofreciendo margen en carenas, hélices y configuraciones de propulsión. En la recta final de la mesa, Poblet abordó también el “revival” de la energía eólica asistida, con velas rígidas y velas de succión. Relató proyectos concretos en los que están integrando este tipo de sistemas en un petrolero que cruza el Pacífico entre Canadá y China, una ruta “magnífica por vientos”, frente a otras como la conexión Península–África occidental, donde los alisios convierten la tecnología en poco rentable al trabajar a favor del viento sólo la mitad del tiempo.

La propia Montserrat Espín completó esa visión al detallar que los sistemas de captura de carbono y las velas tienen un campo de aplicación claro en buques de gran consumo y rutas oceánicas, pero también límites: peso en zonas altas, espacio ocupado por tanques y sorbentes, necesidad de infraestructuras portuarias para descargar CO₂, y el impacto que todo ello tiene en la carga comercial.

El cierre de la jornada corrió de nuevo a cargo de la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, que agradeció al Puerto de Bilbao su acogida y a todos los ponentes su franqueza. Recordó que la descarbonización es un reto global —“los gases se expanden, tienen esa mala costumbre”— y que España seguirá trabajando en la OMI para que las medidas internacionales salgan adelante en 2026. Pero quiso dejar un mensaje de confianza: el sector marítimo, dijo, siempre ha salido reforzado de las crisis cuando ha tenido que adaptarse. Ahora, con una estrategia, un plan y una industria que ya está probando tecnologías en mar abierto, el reto es convertir esa capacidad de resistencia en liderazgo real en la nueva economía azul.

El sector marítimo reclama coordinación y retorno del ETS para descarbonizar sin perder competitividad

Una mesa redonda moderada por Mónica Mulero (Sasemar) reunió en Bilbao a representantes de la Marina Mercante, Puertos del Estado, Transición Ecológica, Petronor y Baleària para abordar un reto compartido: descarbonizar el transporte marítimo sin perder competitividad ni dejar a nadie atrás. Todos coincidieron en que la transición ya no es opcional, sino un proceso en marcha, complejo y condicionado por la regulación europea, los costes y la disponibilidad de nuevas energías.

Desde el Ministerio para la Transición Ecológica, Ignacio Sánchez recordó que, mientras el sector aplica el paquete “Fit for 55” y el ETS marítimo, la UE ya trabaja en un nuevo objetivo de reducción de emisiones para 2040, cercano al 90 %, lo que obligará a revisar normas como el comercio de derechos de emisión. Subrayó el papel del Fondo de Innovación, financiado con el propio ETS, como herramienta clave para apoyar proyectos de combustibles alternativos, buques de cero emisiones y captura de carbono, e insistió en que no se aprecia voluntad en Bruselas de aplazar el ETS marítimo, aunque sí de ajustarlo.

Por parte de la Marina Mercante, Federico Navarro explicó que las prioridades son desplegar el Plan de Descarbonización —con 250 millones para renovación de flota y proyectos demostradores a partir de 2026— y gestionar la entrada en vigor de FueIEU Maritime, que exigirá repetir el esfuerzo realizado con ETS y MRV:

definir sanciones, sistemas informáticos y acompañamiento al sector. Defendió la necesidad de que las reglas europeas y de la OMI terminen convergiendo para evitar distorsiones competitivas.

La visión empresarial la aportó Javier Cervera, de Baleària, que repasó la apuesta de la naviera por el GNL como combustible de transición y el salto reciente al biometano (bio-GNL) en varias rutas, asumiendo sobrecostes superiores a las exigencias regulatorias. La compañía también experimenta con electrificación pura —como el buque Cap de Barbaria entre Ibiza y Formentera— y prepara ferries totalmente eléctricos para la ruta Tarifa-Tánger Ville, además de un laboratorio de hidrógeno y metanol. Cervera advirtió, sin embargo, de dos grandes cuellos de botella: falta de potencia eléctrica disponible en los puertos y escasa producción de biometano en España, que obliga a comprar certificados en otros países.

Desde Puertos del Estado, Pedro García Navarro defendió que la descarbonización puede ser una oportunidad para convertir los puertos en nodos energéticos, no solo logísticos. Explicó que se trabaja en tres frentes: reducir la propia huella de las autoridades portuarias, usar la regulación (concesiones, pliegos, servicios) para alinear a todo el ecosistema con los objetivos climáticos y desplegar OPS (Onshore Power Supply) como “proyecto estrella”, lo que implicará

duplicar consumos eléctricos y multiplicar potencias contratadas. Admitió el ETS como herramienta de “doble cara”: genera recursos para planes verdes, pero puede afectar a la competitividad si no se globaliza.

En representación de Petronor/Repsol, José Ignacio Zudaire definió la descarbonización como condición de supervivencia y detalló la transformación en marcha: sustitución de parte del crudo por residuos y biomasa, uso futuro de hidrógeno renovable en procesos de alta temperatura, compra de electricidad verde y apuesta por biocombustibles avanzados y combustibles sintéticos producidos con hidrógeno renovable y CO₂ capturado. Recordó que Petronor ya capta CO₂ y construye en Bilbao una planta de e-fuels que arrancará en 2026, aunque admitió que el alto coste del hidrógeno renovable y la limitada disponibilidad de biomasa son barreras importantes.

El cierre de la mesa dejó un mensaje de moderado optimismo: el marco regulatorio e inversor ya está casi dibujado y el sector marítimo —el modo de transporte más eficiente por tonelada— quiere liderar también la descarbonización. Pero para que ETS, FueIEU y los nuevos planes no se perciban solo como impuestos, todos reclamaron lo mismo: coordinación real entre administraciones, puertos, navieras y energéticas, y que los recursos recaudados se conviertan en palancas efectivas para navegar hacia las emisiones netas cero.

Presentado el 8º Informe del sector en la Unión Europea

Novedades de la Economía Azul

La nueva edición del Informe sobre la Economía Azul (EA) en la Unión Europea proporciona un análisis de la actuación socioeconómica, las tendencias y los elementos rectores de los siete sectores que la integran con la denominación común de su relación con el mar. Comparado con los anteriores informes este último profundiza y amplía su ámbito incorporando, por ejemplo y en lo que se refiere al sector pesquero, aspectos como la venta minorista de pescado en tiendas no especializadas (supermercados) y el consumo de pescado fuera del hogar. Además por primera vez incluye estimaciones de rendimiento económico usando los indicadores preliminares de Eurostat para 2023, de manera que reduce un poco el desfase temporal de los datos.

Texto: Juan Carlos Barros

El Informe ofrece una amplia visión de la EA que podrá ser utilizado para el fomento del crecimiento de los mercados relacionados con el mar y el uso sostenible de las costas y los recursos marinos. Y esto en un momento en que esa mezcla de sectores de la EA (Los Recursos Marinos Vivos (Pesca y Acuicultura) Los Recursos Marinos no Vivos (la industria extractiva marina) La Energía Marina Renovable (Viento Marino) La Actividades Portuarias, La Construcción y Reparación, El Transporte Marítimo y El Turismo Costero) desempeña un papel cada vez más importante en el logro de los objetivos de competitividad, sostenibilidad, resiliencia y seguridad, debido a la transición energética y digital que atraviesa actualmente la economía europea.

La presente edición incluye secciones especiales cuando se refieren a la transición energética respecto de las flotas europeas de transporte marítimo y de pesca, así como en cuanto al papel y al potencial que presentan las soluciones basadas en la naturaleza frente a los impactos del cambio climático en las zonas costeras europeas. Además proporciona información complementaria de calidad respecto de la creciente importancia de otros sectores EA para los que no hay todavía estadísticas

comparables a nivel europeo, como es el caso de la producción de energía renovable de los océanos procedente de otras fuentes que no sea el viento, lo que incluiría las mareas, las olas, el gradiente salino, la energía fotovoltaica flotante y la conversión de la energía térmica oceánica.

Según las cifras ofrecidas para 2022 en los sectores consolidados de la EA se dio empleo directamente a cerca de 4.820.000 personas, se generaron alrededor de 890.600 millones € de volumen de ventas y se lograron 250.700 millones € de Valor Añadido Bruto (VAB). Y con arreglo a las estimaciones realizadas para 2023 esos sectores continuaran en crecimiento, contribuyendo con 263.000 millones € al VAB europeo y dando empleo a 4.880.000 personas.

En la Unión Europea, los cuatro estados más grandes (Alemania, Francia, Italia y España) son también los mayores contribuyentes al rendimiento socioeconómico de la EA. Juntos alcanzan el 60% del VAB del total europeo de la EA y del 52% del empleo. Grecia es el segundo mayor proveedor de empleo en la EA con un 12,4% del total, tras España que tiene un 20%. La contribución de la EA a las economías nacionales varía, considerablemente, entre los países europeos y en el que logró la cota más alta fue Croacia con el 7,3%.

La EA en 2022 empleó a 4.820.000 personas, generó 890.600 millones de euros y 250.700 millones de euros de Valor Añadido Bruto

Hay algunos sectores en los que se resaltan los resultados como sucede por ejemplo con el Turismo Costero, que sigue siendo el sector más grande de la EA y que mostró una plena recuperación en 2022 en términos de VAB y facturación, tras haber tenido un 64% y un 59% de disminución respectivamente en 2020 debido a la pandemia del covid-19. En 2022, el turismo costero representó un 53% del total del empleo en la EA y un 33% del total del VAB. El tamaño relativo de ese sector y su sensibilidad a las condiciones económicas y a las crisis hace que la EA crezca y decrezca de forma más rápida que otros sectores de la economía europea.

Otro sector destacable es dentro de la Energía Marina Renovable el de la Energía de Viento Marino que mantiene su trayectoria de rápido crecimiento con una VAB que aumenta el

42% en comparación con el año anterior hasta llegar los 5.300 millones € en 2022. Este crecimiento impulsó el beneficio del sector que alcanzó los 4.100 millones € en 2022, representando un aumento del 56% respecto a 2021. Con un rendimiento tan notable, la Energía de Viento Marino es uno de los que ofrecen mayor crecimiento en el total de la EA. Por lo que se refiere al sector pesquero en 2022 se descargaron alrededor de 3,9 millones de toneladas de pescado por un valor de 6.600 millones €, mientras que la acuicultura produjo casi 1,2 millones de toneladas valoradas en 4.800 millones €, lo que constituyó casi una cuarta parte del total de la producción de pescado de la Unión Europea.

Los precios del combustible disminuyeron de forma consistente por debajo de 1 €/litro solo después de Noviembre de 2022, permitiendo a la producción primaria que recuperara su rendimiento económico desde 2023 en adelante. La autosuficiencia de la UE se estima que decreció a un 37,5% en 2022; por lo tanto por cada 10kg de pescado que los ciudadanos europeos comieron 6 Kilos vinieron de fuera.

Este sector generó casi 37.900 millones € en VAB en 2022 con un incremento del 4% en comparación con el año anterior. Mientras que los beneficios brutos disminuyeron un 5% alcanzando casi los 13.600 millones € y la facturación fue de cerca de 209.400 millones €. Las estimaciones efectuadas en el Informe sugieren que para 2023 el rendimiento económico del sector mejora.

El sector pesquero dio empleo directo a más de 1.090.000 de personas, con un aumento del 2% respecto al año anterior, y el salario medio anual se estima en 22.300 €, con un aumento del 8% sobre 2021. España lideró el empleo en el sector con un 18% del total, seguida de Alemania e Italia con



Los precios del combustible disminuyeron y la flota mejoró sus rendimientos

En la Pesca, Facturación, VAB, Empleo y Remuneración alcanzaron cotas históricas, pero el Beneficio Bruto disminuyó

un 14% cada urna y Francia con un 13%. En términos de VAB Alemania y España con un 18% fueron las primeras, seguidas de Francia con el 15% e Italia con el 14%.

En 2022 la distribución empleó a más de 776.500 personas, lo que supone el 71% del empleo total, mientras que la producción primaria empleó ligeramente por encima de las 193.000 personas, un 18% del total y la transformación de los productos de la pesca dio trabajo a alrededor 121.700 personas con un 11% del total. Por lo que se refiere al VAB en 2022 la distribución contribuyó con 26.900 millones € (71% del total) seguido de la transformación con más de 5.500 millones € (15% del total) y la producción quedó con un poco menos de 5.500 millones € (14% del total). En 2022 así como la facturación en VAB el empleo y la remuneración media mejoraron en comparación con 2021, alcanzando cotas históricas, sin embargo el beneficio bruto y

otros indicadores del rendimiento económico de las capturas de pescado empeoraron debido al aumento de los precios del combustible y la inflación.

En 2023 el gasto de los hogares en productos de la pesca y de la acuicultura alcanzó los 60.200 millones € con un aumento del 4,5% comparado con 2022, continuando la tendencia ascendente observada en años anteriores. Las pescaderías contaron con el 12% de las ventas, mientras que el resto se vendieron en establecimientos no especializados. El consumo medio de los productos de la pesca y la acuicultura per capita se estimó en 23,51 kg (medido en peso vivo equivalente) en 2022, con un descenso del 1% respecto a 2021. Un significativo 70% de ese consumo correspondió a las capturas de pescado salvaje.

En 2022 las importaciones de la UE de productos de la pesca y la acuicultura alcanzaron un total de 31.900 millones € de valor y 6,1 millones de Tn en volumen, con un precio medio de 5,2 €/kg, lo que supuso un incremento del 23% en valor, pero un descenso del 3% en volumen comparado con el año anterior. El valor de las exportaciones, por su parte, aumentó un 19%, alcanzando los 8.100 millones €, con un precio medio de 3,5 €/kg, aunque en volumen descendieron un 5% hasta las 2,3 millones de Tns. 

HACE 160 AÑOS TUVO LUGAR EL HUNDIMIENTO DEL "SS LONDON"

No deja de ser curioso que la historia de la navegación dedique más espacio al trágico final de los navíos que a los faustos que se organizaron con motivo de sus inauguraciones por regias que estas hayan sido. El propio "Titanic" hubiera sido un trasatlántico más, como lo fueron los que salieron de sus mismos astilleros, pero su trascendencia literaria y cinematográfica se debe principalmente a la triste circunstancia de su hundimiento. Y como él, otros muchos. Uno de ellos, el "SS London", acabó sus días hace ahora un siglo, cuando se hundió en aguas del Golfo de Vizcaya con apenas veintiún años de vida. Corto recorrido para un navío en torno al cual se tejieron mil bulos que sirvieron para alimentar supuestas aventuras relacionadas con el propio navío y con sus ocupantes.

Texto: Alberto López Echevarrieta

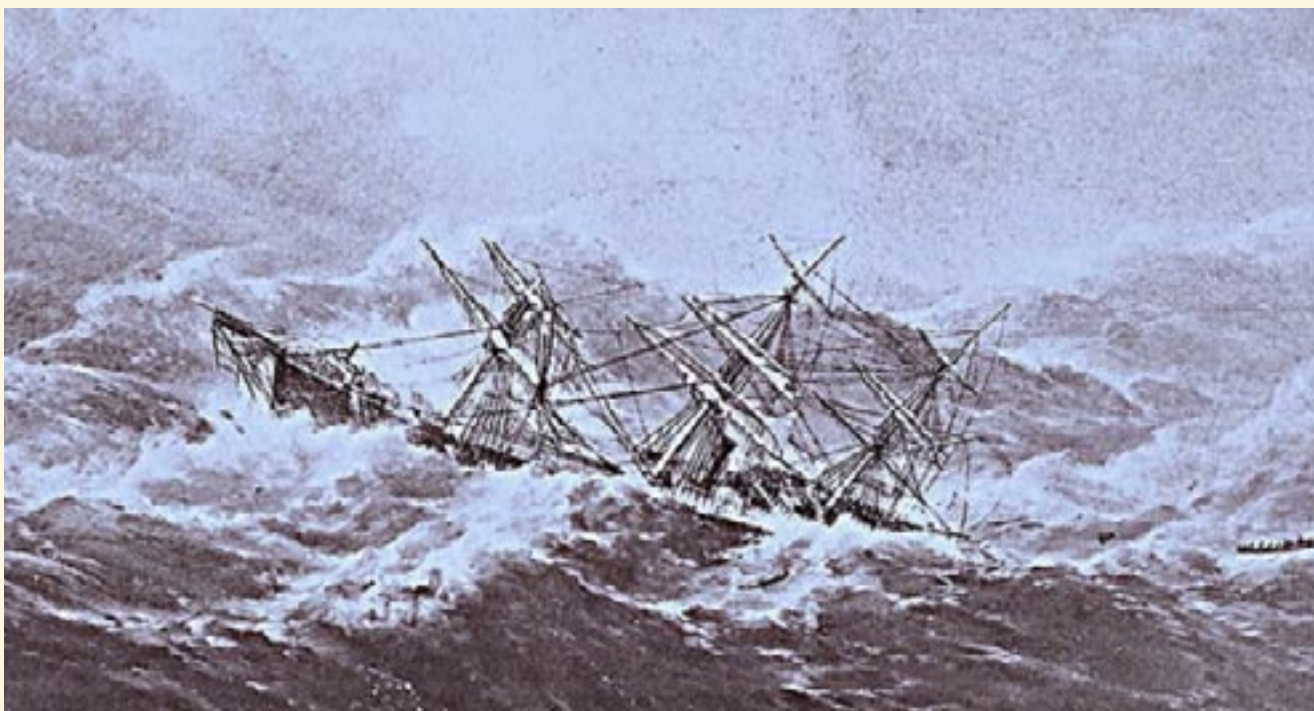


El "SS London" en su época de esplendor.

El futuro del buque "SS London" fue decidido mucho antes de que fuera botado en el Reino Unido en 1845: Iba a comunicar a la Gran Bretaña con Australia, su colonia trasatlántica que se encontraba en fase de expansión y desarrollo

gracias a la entrega de numerosos ingenieros, arquitectos y economistas trasladados ya al continente austral. El barco, de 1.652 toneladas, estaba equipado para transportar a 317 pasajeros mediante una máquina de vapor de 200 HP que le permitía ad-

quirir una velocidad de 9 nudos. Disponía también de velas, lo que servía para impulsar a la nave en tramos largos. En su tiempo significó uno de los mayores avances en la técnica de construcción naval. Los éxitos que supusieron sus dos primeros viajes de



El "SS London" debatiéndose ante el temporal en el Golfo de Vizcaya.

ida y vuelta a Australia fueron suficientes atractivos para que los indecisos se lanzaran a la aventura cuando se anunció una nueva salida en diciembre de 1865. "El continente australiano a su alcance", "La oportunidad de su vida está en el Pacífico"... eran los reclamos publicitarios de la época. La campaña tuvo su efecto y la lista de pasajeros pronto fue ultimada.

EL MAL FARIO

Sabido es que en navegación existen muchas supersticiones. Los vaticinios de los agüeros han estado casi siempre relacionados con los animales, movimientos involuntarios del hombre o elementos naturales. También, naturalmente, a esa visión especial que tienen algunas personas para el cálculo mental. Algo de esto debió tener un marinero británico cuando lanzó su pronóstico cuando vio al "SS London" iniciar su salida por el Támesis: "Va a ser su último viaje. Está muy hundido en el agua. Lleva demasiado peso..."

El buque hacía el servicio Londres-Australia cuando se colonizaba el quinto continente

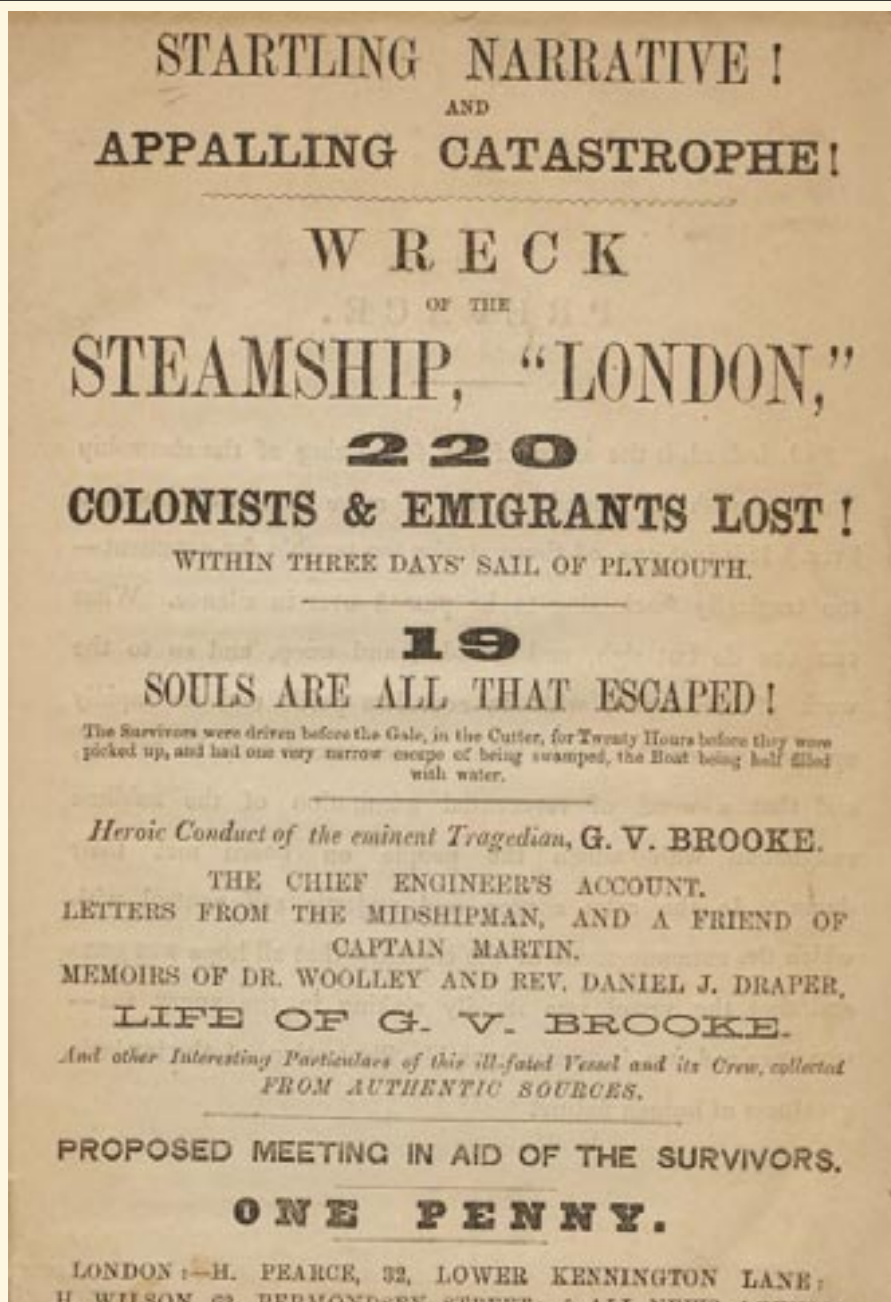
Es posible que quienes estaban a su alrededor le tacharan de agorero y para quitar hierro al asunto, que no al barco, le invitaran a tomar una "pinta" en el "pub" londinense más próximo. Unos días más tarde, todos los que escucharon aquellas palabras, tuvieron que tragarse las bromas.

LA ÚLTIMA SALIDA

El "SS London" inició su marcha con la tripulación y 239 pasajeros que combatían su nerviosismo felicitándose la Navidad y haciéndose ilusiones de cara al próximo año que iba a ser decisivo para el cambio de sus vidas.

El buque portaba además 345 toneladas de hierro en forma de 2 raíles para la construcción de líneas ferroviarias en Australia, una carga que para algunos, como el marinero antes citado, rozaba el límite. Superado el Támesis dobló el cabo de Ramsgate y atravesó el Paso de Calais para enfilarse por el Canal de la Mancha hasta Plymouth donde hizo su primera parada para recoger más pasajeros y unas cincuenta toneladas de carbón.

Se planteó entonces el primer problema: No había sitio en las bodegas para esta carga, por lo que hubo que habilitar una zona de la cubierta donde fue almacenada. A pesar de rebasar los límites, el "SS London" se introdujo en el Atlántico dispuesto a cubrir el itinerario que tenía asignado. Superado el cabo de Brest entró en el Golfo de Vizcaya.



Eco del suceso en la prensa londinense.

AGUAS MORTALES

La nueva etapa se inició al atardecer del 5 de enero de 1866 y su desarrollo no fue fácil. Las aguas del golfo estaban bravas. Los dos días siguientes fueron un auténtico infierno para los ocupantes del buque que se balanceaba peligrosamente. Tanto que se tuvieron que cancelar los servicios religiosos del domingo 7 de enero.

La velocidad del vendaval se estimó en dos nudos. La tripulación empe-

zó a mostrar su preocupación. Unos pasajeros optaron por encerrarse en sus cabinas y otros se apilaron en los pasillos más profundos. El capitán Martín, inútilmente, trataba de apaciguar los ánimos. Lejos de amainarse, el huracán azotó al "SS London" de una for-

El siniestro se debió a sobrecarga de material ferroviario.



El actor Gustavus Vaughan Brooke ayudó a salvar vidas a costa de la suya.

ma salvaje.

Cayeron mástiles y los botes salvavidas fueron arrancados de sus establecimientos estancos. La cubierta del barco llegó a ser un caos.

La situación empezó a ser tan insostenible que el 10 de enero el capitán tomó la determinación de regresar a Plymouth porque dudaba de poder cruzar el Golfo de Vizcaya con éxito. El buque, con algunos mástiles asegurados, inició el regreso a una velocidad de cinco o seis nudos, pero no acabó de salir de la zona.

UN FINAL CERCANO

Cuando faltaban unas doscientas millas para llegar a Land's End, la punta más inferior de la Gran Bretaña, una nueva borrasca azotó al "SS London" con tal intensidad que le arrancó las velas que le quedaban y lanzó otro bote salvavidas a las aguas. A las nueve de la noche y ante la intensidad del huracán, alguien gritó "¡El fin está cerca!". No iba descaminado. Hora y media después los destrozos llegaron a la sala de máquinas. El nivel del agua se iba elevando en el compartimiento. El capitán, finalmente, se rindió a la evidencia y comunicó a los suboficiales: "Señores, pueden empezar a rezar sus oraciones. La suerte está echa-

A bordo iban los raíles que debían utilizar los ferrocarriles australianos

da". Todos entendieron lo que aquello significaba: "¡Sálvese quien pueda!". El terror ya había hecho mella en los pasajeros. Los gritos de auxilio quedaron apagados por la fuerza de las olas. En la noche del 10 al 11 de enero el agua se precipitó con fuerza en los compartimentos del navío. Los que consiguieron alcanzar la cubierta creyeron que ya habían realizado una etapa importante hacia la salvación. Los hubo que prefirieron quedarse en zonas inferiores no afectadas por las inundaciones. Lo comprobó el capitán cuando fue haciendo un recorrido final para advertir a los pasajeros que debían abandonar el barco.

La sorpresa de Martin fue grande cuando encontró en el salón a un predicador rezando con un grupo de mujeres y niños. "Señores, no hay esperanza para nosotros. Sólo un milagro nos puede salvar", les dijo. El oficiante se dirigió a quienes tenía a su alrededor con estas palabras: "El capitán nos dice que no hay esperanza y que todos vamos a perecer, pero yo les aseguro que hay esperanza para todos".

EL HEROISMO DE UN ACTOR

La tragedia se veía venir. Resultaba difícil hacer otro pronóstico cuando el fuego y el agua estaban dando matarile a un buque que estaba a merced de unas olas cada vez más temerarias. El pánico hacía tiempo que se había apoderado de unos pasajeros que ignoraban que lo peor estaba aún por llegar. La orden de arriar los botes salvavidas llegó a las diez de la mañana. El primero de ellos volcó fruto de la situación o de la inexperiencia. No se pudo recuperar y se perdió.



Portada del libro "The Wreck of the SS London", de Simon Wills.

Surgió entonces el heroísmo en la persona de uno de los viajeros, tal vez el más significativo de todos, Gustavus Vaugham Brooke, un actor teatral irlandés de 48 años, conocido profesionalmente como G. V. Brooke y con gran fama como intérprete de personajes de Shakespeare. Había trabajado en el Royal Victoria Theater de Lon-

Un violento temporal azotó al navío en cuanto asomó al Golfo de Vizcaya

dres haciendo "Ricardo III", "Hamlet", "Otelo" y "Macbeth" y su embarque en el "SS London" obedecía al cumplimiento de un nuevo contrato teatral en Australia donde también era muy considerado.

En aquella circunstancia, Brooke se dio cuenta desde un principio que el futuro de muchos pasajeros acababa allí. No hacía falta ser adivino para darse cuenta de que no había plazas suficientes en los botes salvavidas. La presencia del actor en cubierta, vestido con camisa de seda y pantalón rojo como si saliera a escena, llamó poderosamente la atención, pero hubo poco tiempo para sorpresas porque la

reacción del hombre fue totalmente inesperada: Con gran habilidad ayudó a la tripulación en su tarea de acomodar a los pasajeros en los botes. Cuando partió el último, Brooke dijo a sus ocupantes: “Den mi último saludo a la gente de Melbourne”. Era la capital australiana donde se le esperaba para actuar.

LA TRAGEDIA ANUNCIADA

El hundimiento del “SS London” empezó poco después del mediodía. El capitán Martin despidió al ingeniero del barco, Mr. Greenhill, cuando éste embarcó a regañadientes: “Mi deber es quedarme aquí, pero el suyo está en conducir a los supervivientes a lugar seguro”. Le entregó una brújula y les deseó buen viaje: “Sigan el rumbo Norte-Noroeste y llegarán a Brest”. No todos corrieron la misma suerte. Otro salvavidas cargado de pasajeros fue engullido por las aguas en mortal remolino.

Acudió en auxilio el buque italiano “Marianopole” que consiguió hacerse con los últimos supervivientes y los llevó a Falmouth, el primer puerto que pilló en tierras británicas.

El balance del siniestro fue aterrador: 220 muertos. Sólo se salvaron 19 personas. Se demostró que el “SS London” iba sobrecargado, tal como apreció aquel marino que lo vio partir en el Támesis. La idea de almacenar carbón en cubierta fue macabra, ya que, con el vaivén del temporal, la carga bloqueó los agujeros que servían para que el agua absorbida se drenara con rapidez.

La tragedia provocó una enorme reacción en la sociedad mundial. Uno de los políticos que más jaleó el suceso fue el reformador social británico Samuel Plimsoll. Hasta conseguir su objetivo, llevó a cabo una intensa campaña para que se aprobase la creación de una línea exterior en el casco de los barcos que indicara su calado máximo seguro. Plimsoll es autor asimismo de la interesante obra “Nuestros marineros” publicada en 1873.



Placa memorial que recuerda a dos de las víctimas, el matrimonio formado por Arthur Corfe Angel y su esposa Anne



G. V. Brooke en un escenario interpretando a Shakespeare.

NAVALIA

International Shipbuilding Exhibition

19 / 21 May
Vigo - Spain

26



www.navalia.es

Organized by

muéstralo
organización de eventos

Sponsors:

//ABANCA



Partners:



Quality partner

