

Europa Azul

Revista de la Mar

ENERO-FEBRERO-MARZO

N.º209. 2026





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.



Oneretan,
onena.
De lo bueno,
lo mejor.





Alberto Echaluze

Control sí: laberinto en la actividad pesquera no

La huelga del 19 de enero de 2026 no fue un arrebato: fue la señal de alarma de una reforma que, al tocar el muelle, descubrió que no había pisado suficiente mar. Durante años, Bruselas vendió la reforma del control pesquero como un salto lógico: modernizar, digitalizar, cerrar grietas a la pesca ilegal y reforzar la trazabilidad. El Reglamento (UE) 2023/2842 —la gran revisión del sistema nacido en 2009— se presentó como un upgrade imprescindible para una Política Pesquera Común que ya no tolera zonas grises. Y, sin embargo, cuando el calendario pasó de la teoría al turno de la bajura, lo que afloró no fue una cultura de cumplimiento más robusta, sino una sensación extendida de trampa: “Lo sabíamos, sí; pero aplicarlo así es imposible”. El sector no gritaba “no al control”. Gritaba “no a un control que te obliga a elegir entre gobernar un barco y gobernar un formulario”. En demasiados puertos, la lectura ha sido la misma: se ha diseñado una norma con la lógica de la oficina y se pretende ejecutarla con la lógica del temporal. Ahí se sitúan dos de las chispas que encendieron el conflicto: el preaviso de llegada pensado para operaciones “predecibles” y la obsesión por registrar capturas desde el “kilo cero”, como si el mar fuera una báscula estable. En mareas cortas, con caladeros cercanos, cambios de rumbo y decisiones en minutos, imponer una notificación rígida y un nivel de

exactitud milimétrica no es control: es burocracia embarcada. Y la burocracia, cuando sube a bordo, no solo cuesta tiempo; también compromete seguridad y multiplica el riesgo de infracción involuntaria. Lo perverso es que ese diseño puede producir el efecto contrario al que dice perseguir. Si el patrón siente que la norma es un campo minado, tenderá a pescar “a la defensiva”: más miedo a declarar que voluntad de declarar mejor; más preocupación por el margen de tolerancia que por el trabajo bien hecho. El control basado en riesgo —el único control inteligente— se degrada cuando la herramienta convierte el error menor en señal de culpabilidad. Y, en un sector donde el margen económico ya es estrecho, el resultado es una tormenta perfecta: ansiedad sancionadora, costes administrativos y pérdida de competitividad. La reforma, además, no llega sola: llega con su “capa digital”. Y aquí el debate deja de ser filosófico para volverse brutalmente práctico. El sistema CATCH, obligatorio desde el 10 de enero de 2026 para la gestión electrónica de certificados de captura (pieza clave contra la INDNR), nació para simplificar y armonizar. Pero su despliegue está evidenciando lo que demasiadas veces se oculta bajo la palabra “digitalización”: que un sistema informático no es un decreto; es infraestructura, soporte, interoperabilidad y planes de contingencia. La denuncia de ARVI —ha-

blando de fallos “estructurales”, demoras, duplicidades y riesgo de desabastecimiento y sobrecostes— no es una anécdota local: es un aviso de que, si la trazabilidad se convierte en cuello de botella, la cadena entera paga. Y cuando la cadena paga, el consumidor también. Una UE que presume de mercado único no puede aceptar que la “armonización” se traduzca en fricción y desigualdad operativa entre puertos y operadores.

En España, la respuesta del Ministerio —con una resolución publicada en el BOE el 23 de enero— ha intentado poner una venda donde ya había herida: permitir que la notificación previa se realice cuando el buque pone rumbo a puerto y no penalizar inexactitudes en cantidades inferiores a 50 kg, siempre que el desembarque se declare con exactitud. Es decir: reconocer por escrito lo que el muelle lleva meses explicando a gritos—que el control necesita proporcionalidad para ser control, no castigo. Pero una venda no cura una arquitectura. Y la pregunta incómoda sigue ahí: si había margen para adaptar, ¿por qué se ha llegado al límite del amarre para aplicarlo? ¿Por qué el sector ha tenido que parar para que el sistema acepte lo obvio: que el cumplimiento real no se impone, se diseña? Esta reforma necesita correcciones urgentes, no cosmética.

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BAREA. CORRESPONSAL MADRID: TERESA MONTERO, CORRESPONSAL CATALUÑA: FRANCESC CALLAU
CORRESPONSAL ANDALUCIA: JUAN MANUEL MORENO. CORRESPONSAL CANTABRIA: JUAN CARLOS BARROS. CORRESPONSAL ARGENTINA:
CARLOS ASTORELLI.

COLABORADORES: Eliseo Villar, Javier Mina, Iñaki Garro y Susana Rivas

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

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

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

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



Entrevista 6 a 9

Con el científico de AZTI, Manuel González Pérez hace un balance positivo de la prueba piloto de Itzabaldegó en Getaria de engorde de atún.

Europa 10 y 11

UE-Marruecos reabren la vía pesquera para devolver la flota al mar en 2026

España araña 2.900 toneladas más de caballa y reduce el tijeretazo al 44%, pero el cerco discrepa.

Sectores pesqueros 12 y 15

Pacífico: la "crisis" del atún que no cuadra con los datos y las señales que sí preocupan.

Temas de debate 16 a 19

La "regionalización" de la Política Pesquera Común gana terreno... pero sigue chocando con la falta de transparencia.

Situación de los recursos 20 a 23

El debate sobre el futuro de la anguila europea vuelve a situarse en primer plano tras el anuncio del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) de proponer su inclusión en la categoría de "En peligro de extinción".

Comercialización 24 a 33

Cuando el kilo engaña: por qué los países que más comen pescado no siempre son los que más "valen" como mercado..

La abundancia de pulpo en el Reino Unido influirá en el mercado español

El acuerdo UE-India mete presión al pescado europeo: un posible "shock" de precios en los segmentos más sensibles.

Davos 2026 se reafirma que el futuro del sistema alimentario pasa por el mar.

Astilleros 34 a 39

Zamakona Yards bota al agua el "Eidsvaag Aurora", primer buque híbrido de 71 metros.

Nodosa vuelve a las rías para construir dos bateiros de acero para Proinsa y Barlovento.

Bureau Veritas y Astilleros de Murueta identifican sinergias dentro del PERTE Naval.

11

Sectores pesqueros

España araña 2.900 toneladas más de caballa y reduce el tijeretazo al 44%, pero el cerco discrepa

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha logrado sumar 2.912 toneladas adicionales de caballa (xarda/verdel) para 2026 y elevar la disponibilidad del Cantábrico Noroeste desde 6.563 hasta 9.475 toneladas, un balón de oxígeno para una costera que arrancaba con un recorte durísimo. Con ese refuerzo, el recorte efectivo baja del 70% al 44% —es decir, España pasa a disponer de aproximadamente el 56% de lo descargado el año anterior—, pero no apaga el malestar: en el

cerco sostienen que el aumento "no sirve para nada" si la campaña queda, en la práctica, condenada a pescar la mitad que en 2025. Para el cerco del mismo caladero, la cuota definitiva publicada asciende a 3.249 toneladas, siguiendo el mismo principio: añadir a la cuota inicial los elementos correctores para elevar el volumen disponible. El cuadro completo se termina de entender cuando se observa que, junto a cerco y arrastre, con un total de campaña de 9.475 toneladas para 2026.

24 a 26

Situación del consumo

Por qué los países que más comen pescado no siempre son los que más "valen" como mercado?

En la UE conviven dos ligas distintas —kilos y euros— y el cruce revela una idea incómoda: vender más no siempre es ganar más... y gastar más no siempre significa ser el mejor mercado. La conversación pública sobre el pescado suele simplificarse en una cifra: "consumo per cápita". Pero, igual que en cualquier negocio, el volumen por sí solo no explica el valor. En la Unión Europea, los datos dibujan un mapa más fino: hay países que consumen mucho y gastan mucho (Portugal), otros que consumen menos pero pagan más (Luxemburgo), y mercados que quizá no lideran en intensidad, pero sí en tamaño real.

Reglamento control 40 a 51

La cadena pesquera europea pide a Bruselas "correcciones urgentes" al nuevo control por su impacto "desproporcionado".

Mercados 52 y 53

Europêche aplaude el nuevo "listón" europeo del atún en salmuera: -18 °C.

Energías 54 a 57

La pesca exige frenar la "subasta del mar a ciegas".

Empresas 58 a 63

Pesca, astilleros e industria marítima piden a Bruselas un "ómnibus" para desbloquear la descarbonización

Opinión 64 y 65

Por una industria de algas sostenible

Reportaje 66 a 71

El motín declarado en un junco: origen de Chinatown.

Reglamento de control pesquero

La cadena pesquera europea pide a Bruselas "correcciones urgentes" al nuevo control por su "impacto"

Europêche y sus socios de transformación, comercio y acuicultura reclaman al comisario Costas Kadis más flexibilidad, una moratoria técnica y ajustes en tolerancias para evitar sanciones involuntarias y disrupciones logísticas. Desde el 10 de enero de 2026 se ha hecho obligatorio el uso del sistema europeo de certificación electrónica para determinadas operaciones vinculadas a los certificados de captura, un salto tecnológico que la Comisión defiende como pieza clave contra la pesca ilegal y para reforzar la trazabilidad. Según las organizaciones firmantes, la nueva arquitectura regulatoria está disparando las obligaciones administrativas y operativas sin que exista una correspondencia clara con las necesidades reales de control, lo que —afirman— vulnera el principio de proporcionalidad.



Energías

Pesca, astilleros e industria marítima piden a Bruselas un "ómnibus" para desbloquear la descarbonización

Las principales organizaciones de la cadena de valor de la economía azul —desde la pesca extractiva a los astilleros, pasando por productores, cooperativas y trabajadores— han pedido a la Comisión Europea medidas "urgentes" para desbloquear la transición energética de la flota, hoy atrapada, según denuncian, entre restricciones regulatorias, financiación insuficiente e incertidumbre para la inversión.

El mensaje, trasladado al comisario europeo de Pesca y Océanos, Costas Kadis, es claro: el sector reafirma su compromiso con la descarbonización, pero advierte de que con las reglas actuales la modernización se ralentiza justo cuando debería acelerarse. Para

evitar que la transición quede en promesa, los firmantes reclaman un reglamento "ómnibus" que elimine obstáculos sin esperar a una reforma completa de la Política Pesquera Común (PPC). La urgencia tiene contexto: la transición energética en pesca no parte de cero, pero la escala del reto es enorme. El EU Blue Economy Report estima que la flota pesquera de la UE consumió 1,60 mil millones de litros de combustible para desembarcar 3,5 millones de toneladas en 2022, con unas 4,2 millones de toneladas de CO₂ asociadas. La resolución sobre descarbonización y modernización de la pesca salió adelante con una amplia mayoría (450 votos a favor, 93 en contra y 37 abstenciones).

Gobierno Vasco	2
Navalia	27
Oliveira	35
Marine Instruments	37
Nodosa	39
Bureau Veritas	45
Bilbo Port	49
Uhinak	51
Coterena	55
Ferri	57
Protechnavi	72



La anguila europea (*Anguilla anguilla*) atraviesa una situación crítica, clasificada como especie "En Peligro Crítico" por la UICN. A febrero de 2026, el Gobierno de España ha propuesto incluirla en el Catálogo Español de Especies Amenazadas bajo la categoría de "en peligro de extinción". Foto Lobo Altuna

Manuel González Pérez, investigador principal de AZTI

“El engorde de atún en el Cantábrico puede ser viable”

Manuel González Pérez, investigador principal de AZTI habla sobre la experiencia piloto del Cantábrico de cría de atunes en granja en una instalación mar abierto, expuesto a un clima de oleaje. Con la experiencia del cultivo del Mejillón, en Mendexa, calificada como un “fracaso”, tando AZTI como Balfegó se han unido para desarrollar un proyecto piloto gestionado por medio de la sociedad ItsasBalfegó, en el que se concluye según Manuel González que “es viable una explotación de engorde de atún, complementada con la que tiene Balfegó en el Mediterráneo, mediante una primera explotación de 300 toneladas que ahora quiere desarrollarse con el apoyo de Opegi. El peso, grasa y el precio del atún le ofrece garantías de viabilidad a la instalación”.

Getaria ensaya el engorde de atún en mar abierto: la granja “a prueba de temporales” del Cantábrico. AZTI y Balfegó impulsan, vía ItsasBalfegó, un piloto que apunta a 300 toneladas y busca complementar la producción mediterránea. El Cantábrico es un mar exigente. Oleaje, corrientes y meteorología cambiante convierten cualquier infraestructura flotante en un examen diario. Con ese punto de partida —y con el precedente de otros intentos acuícolas que no llegaron a consolidarse en la costa vasca— AZTI y Balfegó han decidido medir, en condiciones reales, una pregunta que hasta hace poco parecía más teórica que industrial: ¿se puede engordar atún rojo en granja en mar abierto, en el norte, con seguridad operativa, control ambiental y viabilidad económica? sobrepesca de los países del Norte», señala. La respuesta que ofrece la experiencia piloto presentada en Getaria es prudente, pero nítida. Manuel González Pérez, investigador principal de AZTI, defendió que “es viable una explotación de engorde de atún, complementada con la que tiene Balfegó en el Mediterráneo”, y situó el horizonte inmediato en una primera escala productiva: unas 300 toneladas, con la intención de crecer con apoyo del tejido pesquero organizado. “El peso, la grasa y el precio del atún le ofrece garantías de viabilidad a la instalación”, resumió.



Manuel González Pérez hace un balance positivo de la prueba piloto de Itsasbalfegó en Getaria.

P. ¿Qué se buscó demostrar con este plan piloto en Getaria?

R. Queríamos comprobar en condiciones reales si el engorde de atún en jaula en mar abierto era posible en el Cantábrico: seguridad operativa, control y trazabilidad, y una base de viabilidad económica. La conclusión que trasladé fue que podía ser viable como explotación de engorde complementaria a la del Mediterráneo. El cerquero 'Kantauri', con base en Getaria, pescó el pasado año unos 200 ejemplares mediante arte de cerco a unas 30 (48 kilómetros) millas de la costa. Más de la mitad fueron liberados al superar la cuota experimental autorizada, pero unos 75 atunes —con un peso medio de 75-80 kilos— permaneciendo ya vivos en las jaulas de engorde situadas a 3,6 millas del puerto getariarra.

P. En su intervención recordó el precedente del mejillón en Mendexa, que se calificó como “fracaso”. ¿Qué aprendieron?

R. Que aquí no vale copiar modelos de zonas más tranquilas. El Cantábrico es exigente y cualquier proyecto necesita tramitación larga, buen diseño y un enfoque de innovación y control. Esa experiencia nos enseñó también a planificar con protocolos y a no vender plazos irreales

P. ¿Cómo era la instalación, en términos simples de engorde de atún?

R. Era una infraestructura con dos jaulas circulares de gran tamaño fondeadas mar adentro, en una zona elegida para reducir in-

“Sin línea base ambiental no hay evaluación seria: primero medimos el ‘antes’, luego veremos el ‘después’”



Los buzos se disponen a dar el alimento a los atunes en engorde.

terferencias con otros usos y evitar áreas de alto valor ambiental. Hablamos de jaulas de gran diámetro, pensadas para peces grandes y para operar con procedimientos estrictos. La jaula se sumerge con un sistema por el cual contamos con un anillo de flotación lleno de aire a presión que asegura la flotabilidad de la jaula, que permanece en la superficie. Al anillo de flotación, mediante bombas situadas en el barco de operaciones, se le extraía el aire y se inyectaba agua marina en sus conductos, lo que provoca que la jaula se sumerja entre 40 y 50 cm. y sea mucho menos vulnerable a los embates del mar. Para volver a reflotarla, se extrae el agua por las 4 válvulas con las que cuenta el anillo y se inyecta aire a presión en el anillo

P. ¿Qué tenía de “diferente” respecto a otras granjas de atún?

R. La pieza singular fue la jaula sumergible. Se diseñó un sistema para hundir y reflotar cuando venía un temporal. Con tuberías y válvulas se inyectaba agua para hundirla y, después, aire para recuperar flotabilidad. En el norte, esa capacidad de “escondersse” del oleaje era clave. Cuando adquirieron las dimensiones y peso óptimos para su comercialización, son seleccionados uno por uno, trasladados por submarinistas a la jaula de sacrificio y luego son sacrificados uno por uno mediante la técnica del Ikejime, que minimiza el sufrimiento del atún y hace

que su carne mantenga una óptima calidad

P. ¿De qué tipo de acuicultura hablamos: cría completa o engorde?

R. De captura viva y engorde posterior, no de cría desde larva. Eso implica cumplir requisitos internacionales, especialmente de IC-CAT, con controles de recuento, estimación de talla y trazabilidad. Todo tiene que cuadrar: lo que entra, lo que se mantiene y lo que se libera.

P. ¿Cómo se capturaron y trasladaron los atunes hasta la jaula de engorde?

R. La operativa incluía una jaula usada en la fase de pesca y, después, el traslado hacia la instalación. Se hacía una transferencia controlada —con recuento y estimación de tamaño— y el remolque se ejecutaba a muy baja velocidad, para reducir estrés y riesgos. Estas instalaciones forman parte del proyecto piloto de la alianza Itsas Balfegó, impulsada por el centro tecnológico Azti y la empresa catalana Balfegó. Son dos jaulas flotantes de 50 metros de diámetro, diseñadas para resistir las duras condiciones del Cantábrico y capaces de sumergirse en caso de temporal. Su objetivo es comprobar si el engorde de los atunes en mar abierto es viable tanto desde el punto de vista económico como medioambiental.

P. Habló de lo delicado que es trabajar con atunes vivos. ¿Dónde estuvo el punto crítico?

R. En minimizar el estrés y evitar

“El objetivo inmediato es escalar: de pocos ejemplares a 100-300 toneladas, con apoyo del sector organizado”



Los estudios tratan de conocer muchos aspectos sobre la biología del atún en una granja del Cantábrico.

“Aquí el reto no es flotar: es resistir oleaje, operar con seguridad y mantener el control”

roces con redes: el atún es muy sensible. Si el pez se lesiona, se compromete su estado sanitario. Además, el mercado de alto valor demanda tamaños grandes y un perfil de grasa concreto, así que todo el manejo influye.

P. ¿Qué limitaciones marcó el calendario cantábrico frente al Mediterráneo?

R. La meteorología. Para engordar bien necesitas regularidad en alimentación y tareas, y el otoño puede cortar esa rutina. Los primeros días tras la captura el pez tarda en comer; esa fase de adaptación pesa. Por eso se planteó ajustar campañas y ganar tiempo de engorde en la ventana de mejor mar.

P. ¿Con qué se alimentaron los peces durante la prueba?

R. Con pescado, en este caso se utilizó caballa congelada, y se insistió en la necesidad de alimentar con frecuencia, si es posible a diario, dentro de lo que permita el acceso a la instalación.

P. ¿Cómo se controló el posible impacto ambiental?

R. Con una idea básica: sin medir el “antes”, luego no puedes atribuir nada al “después”. Se hicieron campañas para fijar línea base: transparencia, perfiles de agua (temperatura, salinidad, oxígeno, pH), sedimentos y observación del fondo con equipos de registro. En esta fase inicial, el objetivo fue validar metodología e indicadores. Mediante un sistema de bombeo instalado en el barco de operaciones, se introduce aire a presión en el interior de las dos tuberías del anillo de flotación, así se mantiene la jaula en la superficie. Cuando se quiere sumergir la jaula, se expulsa el aire por las 4 válvulas de salida y se rellena el anillo de agua marina.

Cuando se desea refloatar la instalación, se hace el proceso inverso sacando el agua por las válvulas e introduciendo aire a presión en las tuberías del anillo.

P. También se presentó como una plataforma científica. ¿Qué tipo de investigación se hizo?

R. El atún es difícil de estudiar de cerca en libertad. La jaula permitió trabajo aplicado: sensores, seguimiento de estrés y parámetros fisiológicos, con análisis que ayudan a comprender cómo res-



La granja ha podido soportar condiciones de oleaje muy duras.

ponden en condiciones muy similares a las naturales, aunque no idénticas.

P. En términos de mercado, usted sostuvo que el producto ofrecía garantías de viabilidad. ¿En qué se basó?

R. En que el atún tiene un valor alto y el binomio peso-grasa-precio puede sostener un modelo si la operativa es estable y los costes son asumibles. Defendí que el Cantábrico podía complementar al Mediterráneo, aportando capacidad y orden en la oferta, si se escala bien.

P. ¿Cuál será el objetivo de escala que se plantean conseguir?

R. Se habló de un primer horizonte de 300 toneladas, como paso para testear el modelo con volumen real. A partir de ahí, el proyecto necesitaba apoyos,

acuerdos y más campañas para confirmar rendimiento técnico y retorno económico.

P. ¿Qué papel jugaba el tejido pesquero organizado y el apoyo de Opegi?

R. La idea era avanzar con el sector: cofradías y organizaciones que aportaran conocimiento, encaje y participación. Para ello es fundamental el apoyo de Opegi como parte de esa hoja de ruta de crecimiento y consolidación.

P. ¿Con qué mensaje cierra usted el balance del piloto?

R. Que en el Cantábrico la tecnología marca la diferencia entre “se puede” y “se puede mantener”. El plan piloto ha dado señales positivas, pero la prueba definitiva es escalar en mar abierto, con control, y comprobar que el modelo resiste oleaje, normas y mercado.

UE—Marruecos reabren la vía pesquera para devolver la flota al mar en 2026

Las dársenas de varios puertos europeos vuelven a mirar hacia el sur con expectación. Este martes 27 de enero de 2026 se ha puesto en marcha en Rabat el primer round técnico de negociación entre la Unión Europea y Marruecos para renovar el protocolo de pesca que permita recuperar el acceso a las aguas atlánticas marroquíes. No se trata solo de un gesto diplomático: el proceso busca devolver certidumbre operativa a más de 120 buques comunitarios que siguen parados desde la expiración del acuerdo anterior.

El desbloqueo político llegó hace apenas una semana. El 20 de enero, el Consejo de la UE otorgó a la Comisión el mandato formal para negociar un nuevo Acuerdo de Partenariado de Pesca Sostenible (SFPA), un paso jurídico imprescindible para salir del impasse que se prolongaba desde hacía casi tres años.

En el trasfondo pesa el giro legal provocado por las sentencias del Tribunal de Justicia de la UE, que en 2024 cuestionaron la validez de los pactos anteriores por las implicaciones vinculadas al Sahara Occidental.

Con el encuentro de Rabat comienza, por tanto, una carrera contra el reloj. La estrategia que se pone sobre la mesa se mueve en un “doble carril”: por un lado, blindar un acuerdo marco con vocación de continuidad; por otro, concretar un protocolo operativo que permita volver a emitir licencias con seguridad jurídica y con reglas alineadas con las nuevas exigencias del derecho internacional.

El nudo de la negociación: dinero, control y sostenibilidad

El diálogo no se prevé sencillo. Marruecos llega con una petición clara: revisar al alza las tarifas de acceso. Rabat argumenta la inflación global y el aumento de los costes de vigilancia marítima para justificar un mayor retorno financiero, en un contexto en el que el protocolo anterior superaba los 100 millones de euros.

La delegación europea, en cambio, pone el acento en la llamada “condicionalidad verde”. Bruselas estaría dispuesta a mantener el esfuerzo económico, pero vinculándolo a criterios estrictos de gestión del recurso y a una trazabilidad total de las capturas.

Ese enfoque no solo busca responder a la presión social y normativa sobre la sostenibilidad: también apunta a reforzar el posicionamiento europeo en un tablero geopolítico donde, según se señala, Rusia ha consolidado intereses marítimos en la zona, elevando la competencia y estrechando el margen para las flotas comunitarias.

Qué cambiaría para la flota y la cadena de valor

El protocolo 2026, de cerrarse en los términos planteados, llegaría con novedades estructurales para armadores y operadores:

Digitalización: seguimiento satelital en tiempo real y diarios electrónicos de nueva generación.

Etiquetado de origen: mecanismos más robustos para identificar la procedencia del pescado, con modelos ya aplicados en otros sectores.

Blue Economy: cooperación que iría más allá del acceso al recurso, incluyendo investigación científica y protección de ecosistemas.

El calendario: firma en primavera, licencias en verano

El objetivo de las partes, si el proceso técnico avanza sin sobresaltos, es llegar a la firma del protocolo en primavera. Eso permitiría emitir las primeras licencias para la temporada de verano de 2026, reabriendo el flujo de producto atlántico marroquí hacia los mercados europeos bajo un marco que aspira a ser “indiscutible” en sostenibilidad y legalidad.

En definitiva, Rabat se convierte estos días en el epicentro de una negociación que mezcla pesca, derecho internacional y geopolítica. Para la UE, el reto será recuperar acceso y estabilidad para su flota sin repetir las fragilidades legales del pasado. Para Marruecos, equilibrar mayores compensaciones con un sistema de control y trazabilidad más exigente. Y para el sector, volver a faenar con reglas claras tras años de incertidumbre.

España araña 2.900 toneladas más de caballa y reduce el tijeretazo al 44%, pero el cerco discrepa

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha logrado sumar 2.912 toneladas adicionales de caballa (xarda/verdel) para 2026 y elevar la disponibilidad del Cantábrico Noroeste desde 6.563 hasta 9.475 toneladas, un balón de oxígeno para una costera que arrancaba con un recorte durísimo. Con ese refuerzo, el recorte efectivo baja del 70% al 44% —es decir, España pasa a disponer de aproximadamente el 56% de lo descargado el año anterior—, pero no apaga el malestar: en el cerco sostienen que el aumento “no sirve para nada” si la campaña queda, en la práctica, condenada a pescar la mitad que en 2025. La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, trasladó al sector que España ha cerrado intercambios de cuota con otros Estados miembros y que activará herramientas comunitarias para “mejorar la cuota disponible”. El resultado: +2.900 toneladas que elevan la asignación de 2026 a 9.475,24 toneladas. Según el desglose conocido en los últimos días, el incremento procede sobre todo de la flexibilidad interanual (utilizar hasta el 10% de cuota no consumida el año anterior), además de “condiciones especiales” que permiten trasvasar cupo entre ámbitos de gestión y un pequeño intercambio bilateral (por ejemplo, con Polonia). En Galicia —y especialmente en el cerco, muy expuesto a los pelágicos— el argumento es que el “parche” no cambia el diagnóstico: con 9.475 toneladas, arrastre, cerco y bajura quedan lejos de las descargas del año pasado y la campaña se vuelve una carrera de supervivencia, con menos días de actividad, menos ingresos y más incertidumbre para tripulaciones y lonjas. Finalmente, la Secretaría de Pesca Marítima procedió al reparto de la cuota adaptada de caballa de 2.924 toneladas, incorporando —además de la cuota inicial— parte de la flexibilidad, un “banking” procedente de Polonia y la aplicación de una condición especial del stock, con ajustes posteriores cuando se cierre definitivamente el consumo de 2025. Para el cerco del mismo caladero, la cuota definitiva publicada asciende a 3.249 toneladas, siguiendo el mismo principio: añadir a la cuota inicial los elementos correctores para elevar el volumen disponible. El cuadro completo se termina de entender cuando se observa que, junto a cerco y arrastre, con un total de campaña de 9.475 toneladas para 2026.



La flota de bajura considera insuficiente la consecución del suplemento de caballa o verdel.

Eurodiputada francesa pide compensaciones urgentes

Los pescadores dan por pérdida la campaña con la escasas cuota. Por ello, los artesanales solo pueden aspirar a las compensaciones puesto que el ajuste del cupo nunca llegará para establecer un margen de rentabilidad. En ese escenario, el recorte del TAC no se percibe únicamente como una medida biológica de conservación, sino como un shock de ingresos inmediato para armadores y tripulaciones, con efectos colaterales en lonjas, logística y transformación. En Francia, la presión política se centra ahora en cómo articular una respuesta rápida sin desdibujar el objetivo de sostenibilidad. Las indemnizaciones solicitada por la eurodiputada Youn Courtin, deberían ser “inmediatas” y diseñadas para evitar que el impacto se reparta de manera desigual, penalizando a quienes dependen más de esta especie o cuentan con menos alternativas de actividad.

La controversia también anticipa semanas de discusión en Bruselas: por un lado, la UE busca reforzar la credibilidad del control y la conservación; por otro, varios Estados miembros reclaman que la disciplina sea compartida por todos los actores que explotan el stock, incluidos países terceros. En ese equilibrio —entre biología, diplomacia y economía— se jugará la respuesta a una decisión que, en palabras de la propia eurodiputada, no debería traducirse en que “pescadores y territorios litorales paguen solos la factura”.

Pacífico: la “crisis” del atún que no cuadra con los datos y las señales que sí preocupan

Mientras el relato mediático insiste en el colapso, el último balance científico y de gestión del Pacífico occidental y central dibuja un panorama más complejo: capturas récord, poblaciones objetivo en buen estado... y una agenda de riesgos donde el cambio climático, el FAD-bycatch y los huecos de observación siguen mandando. En el debate público sobre el atún en el Pacífico se repite una escena conocida: titulares sobre “agotamiento”, acusaciones cruzadas —China, Estados Unidos, Japón, Corea, la UE... elija su antagonista geopolítico—, denuncias de “opacidad” en las organizaciones regionales y la idea de que solo un sello eco puede decirnos si el pescado es sostenible

Pero cuando uno baja del ruido a los números —y a los informes que alimentan las decisiones de la WCPFC (Western and Central Pacific Fisheries Commission)— aparece otra película: los principales stocks objetivo siguen saludables, la gestión ha avanzado en herramientas más robustas y, sí, persisten problemas reales que exigen cirugía fina, no eslóganes.

El punto de partida es el informe 2024 elaborado por el proveedor científico clave de la región, la Pacific Community (SPC), un documento pensado para sostener discusiones informadas en torno a la mayor pesquería atunera del planeta. En paralelo, la propia WCPFC ha actualizado (27 de enero de 2026) su resumen pú-

blico de sostenibilidad, que coincide en lo esencial: 2024 fue un año de récord en capturas y no hay señales de sobrepesca en los cuatro grandes objetivos (listado, rabil, patudo y albacora del Pacífico Sur).

Un gigante global: 3,059 millones de toneladas y más de la mitad del atún del mundo

La captura total de atún en el Área de la Convención de la WCPFC en 2024 alcanzó 3,059 millones de toneladas, el mayor registro histórico en la zona. Ese volumen equivale a más de la mitad del atún mundial (56%) y a una fracción abrumadora del atún del Pacífico.

El balance del Pacífico muestra capturas récord y stocks sanos, pese al discurso catastrofista mediático

Este dato, por sí solo, no “demuestra sostenibilidad”; lo que hace es obligar a mirar con más cuidado: si el sistema estuviera colapsando, el primer síntoma no suele ser un récord sostenido de producción, sino la pérdida de rendimiento, la caída de biomasa reproductora y el aumento de mortalidad por pesca por encima de los niveles de referencia.

Récord de capturas no equivale a ausencia de riesgos: faltan datos y sobra presión climática

¿Entonces “todo perfecto”? No. El propio enfoque científico insiste en dos “peros” que cambian la conversación:

La incertidumbre estructural (modelos, supuestos de reclutamiento, capturabilidad, etc.) obliga a evitar triunfalismos.

Para algunas especies, el reto no es “evitar el colapso” sino optimizar rendimientos y proteger la fracción reproductora, especialmente donde hay captura de juveniles.

En el caso del rabil, por ejemplo, distintas evaluaciones y revisiones de medidas tropicales apuntan a que la mortalidad por pesca debe mantenerse contenida y, si es posible, re-



Los científicos vaticinan un panorama complejo para las poblaciones de atún del Pacífico

ducirse en componentes que impactan en juveniles para mejorar el rendimiento a largo plazo.

Flotas y esfuerzo: menos barcos no siempre significa menos presión

Un error frecuente en el debate público es medir la presión solo

por “número de buques”. En el Pacífico, la historia reciente lo ilustra bien:

Cerco: el número de cerqueros activos alcanzó máximos a mediados de la década pasada, pero lo relevante es cómo se asignan días de pesca, dónde operan y con qué prácticas (FAD vs no asociado).

CLAVES

- Captura récord 2024: 3,059 Mt; 70% cerco.
- Stocks objetivo (listado, rabil, patudo, albacora sur): sin sobrepesca según últimas evaluaciones.
- Bycatch y FADs: el “cómo” importa tanto como el “cuánto”.
- Observadores: mejoras en cerco, pero aún lejos del 100% real; palangre sigue bajo.
- Cambio climático: reordena la geografía del recurso y la política del acceso.

Palangre: puede haber menos unidades, pero aumentar el número de anzuelos calados (esfuerzo efectivo) y con ello sostener o elevar la presión real.

Pole-and-line: continúa el declive, pese a su valor histórico y social en algunos territorios.

La clave, por tanto, no es solo “quién pesca”, sino cómo y dónde.

Los avances que pasan desapercibidos: estrategias de captura (“harvest strategies”) y reglas preacordadas

Uno de los cambios más importantes —y menos “titularizables”— es el paso desde negociaciones anuales ad hoc hacia estrategias de captura: reglas predefinidas que ajustan el control de la pesquería según indicadores, con objetivos y límites claros.

En la WCPFC, el progreso es desigual: listado va por delante con procedimientos ya adoptados, mientras patudo y albacora siguen en fase de desarrollo de procedimientos y puntos de referencia objetivo (TRP).

Este enfoque no elimina el conflicto político (distribución de cuotas, acceso, equidad), pero reduce el margen para improvisación y “regate corto” cuando cambian las condiciones.

Bycatch y observadores: donde la mejora existe... pero aún no alcanza

Si hay un capítulo donde el informe pide lectura lenta es el ecosistémico: la sostenibilidad no es solo biomasa de atún. Y aquí la región ha avanzado, aunque con tareas pendientes:

En el cerco, la cobertura de observadores, aunque se exige 100%, en la práctica ha fluctuado: casi 65% en 2023 y por debajo de 60% en 2024 según el informe.

En palangre, la cobertura en 2024 fue ~7,1%, segunda más alta registrada, pero sigue siendo un cuello de botella para cuantificar interacciones con tiburones, aves y tortugas con precisión.

El bycatch en cerco cambia drásticamente según el tipo de lance: los lances asociados (incluidos FAD y objetos) tienden a registrar mayores tasas de captura accesoria que los no asociados, lo que mantiene la presión para refinar medidas.

Aquí se juega buena parte de la “licencia social” del atún del Pacífico: no basta con que el stock objetivo esté bien si el sistema genera impactos colaterales evitables o mal cuantificados.

Etiquetas ecológicas: útiles, pero no sustituyen a la gestión regional

En el debate aparece a menudo la idea de que “sin eco-etiqueta no hay sostenibilidad”. Es un atajo: las etiquetas pueden ayudar al mercado y mejorar prácticas, pero la sostenibilidad biológica y ecosistémica la define la gobernanza pesquera y el cumplimiento, con datos verificables, monitoreo y medidas ajustadas.

De hecho, buena parte del diagnóstico robusto en la región proviene de una arquitectura técnica pesada: observadores, VMS, cuadernos, mode-

Entre noticias y alertas, el Pacífico occidental-central enfrenta cambio climático, descartes FAD y control insuficiente

los, evaluaciones y programas de marcaje coordinados con SPC.

Marcaje de atunes: el “GPS biológico” que sostiene las evaluaciones

Un apartado que rara vez llega al gran público, pero es central para entender por qué los científicos hablan con confianza razonable, es el marcaje.

El informe 2024 recoge que desde 2006 se han marcado y liberado 497.051 atunes, con 69.667 recapturas reportadas, alimentando modelos que estiman abundancia, explotación y movimientos entre ZEE y alta mar.

En una región donde el pez cruza fronteras como si no existieran, esa información es oro: permite separar “cambio de distribución” de “cambio de abundancia” y entender cómo responde cada especie a clima y pesca.

Cambio climático: el riesgo silencioso que puede reordenar ganadores y perdedores

Si hoy el atún del WCPO “va bien”, el gran interrogante es si seguirá yendo bien con un océano más cálido y más variable.

Dos puntos son especialmente relevantes:

ENSO (El Niño/La Niña) influye en la distribución y disponibilidad del atún; se mide con índices como el ONI, basado en anomalías de temperatura superficial en la región Niño 3.4.

Las proyecciones con marcos como SEAPODYM y trabajos científicos vinculados a organismos atuneros apuntan, en escenarios de calentamiento, a desplazamientos hacia el centro y el este del Pacífico para algunas especies (con incertidumbre creciente a medio-largo plazo).

Esto no es un matiz: en el Pacífico, donde los Estados costeros concentran gran parte de la captura y los acuerdos de acceso sostienen economías insulares, un corrimiento espacial de biomasa puede traducirse en cambios de ingresos, renegociaciones y tensiones de equidad.

Entonces, ¿por qué persiste el relato de “colapso”?

Porque es un relato fácil, exportable y políticamente útil. Pero el caso del WCPO demuestra que el periodismo —y el debate público— necesita distinguir entre:

-Stocks objetivo (que hoy están en zona segura según evaluaciones recientes),

El informe destaca gestión eficaz y especies objetivo recuperadas, pero persisten huecos de observación críticos

-Riesgos ecosistémicos (bycatch, tiburones, aves, tortugas),

-Riesgos de cumplimiento y datos (observación incompleta, heterogeneidad de flotas),

-Riesgos climáticos (redistribución y shocks térmicos).

Decir “todo está bien” sería tan engañoso como decir “todo se hunde”. Lo honesto, y útil, es esto: la región ha evitado el guion del desastre en los principales atunes... pero el precio de seguir evitándolo será mejorar la selectividad, cerrar brechas de observación —sobre todo en palangre— y diseñar reglas adaptativas para un océano que ya no es el de ayer.



La captura total de atún en el Área de la Convención de la WCPFC en 2024 alcanzó el mayor registro de la historia.

La “regionalización” de la Política Pesquera Común gana terreno... pero sigue chocando con la falta de transparencia

*La Política Pesquera Común (PPC) de la Unión Europea lleva más de dos décadas intentando resolver una paradoja: decisiones cada vez más técnicas y complejas, pero con una demanda social creciente de participación, transparencia y eficacia. La gran apuesta para acercar el gobierno de la pesca a la realidad de cada mar fue la regionalización: un modelo que, desde la reforma de 2002 y especialmente tras la de 2013, busca que las medidas se diseñen de forma más “a medida” por cuencas marinas y con más interlocución directa con el sector. Un nuevo trabajo académico, publicado en *Maritime Studies*, pone números y voces a esa promesa y concluye que el camino ha servido para mejorar la legitimidad interna del proceso... pero también ha dejado al descubierto fricciones estructurales que condicionan su credibilidad.*



Anclas en el puerto de Ondarroa.

Un estudio internacional revela avances en legitimidad y participación, aunque persisten desigualdades de capacidad y dudas sobre qué se hace con los consejos del sector.

El artículo —firmado por **Marloes Kraan, Sara Vandamme, Laura Lemey, Else Giesbers, Chris ten Napel, Noémi Van Bogaert, Martin Aranda, Nathalie A. Steins y Stephen C. Mangi**— analiza cómo perciben la regionalización los actores que la viven por dentro: Consejos Consultivos (Advisory Councils, ACs), grupos de Estados miembros (Member States Groups, MSGs) y representantes de la Comisión Europea.

Un marco que “funciona” sobre el papel, pero depende de su aplicación

La PPC, vigente desde 1983, se reformó varias veces (1992, 2002 y 2013) con un objetivo recurrente: corregir fallos de un sistema criticado por su enfoque demasiado centralizado y por producir medidas “de talla única” para realidades muy distintas.

La reforma de 2002 introdujo la regionalización mediante los entonces Consejos Consultivos Regionales (RACs), hoy ACs, como espacios de cooperación

El estudio concluye que ha mejorado la participación y el diálogo, aunque su legitimidad depende de cómo se aplique en la práctica.

donde el sector y otros grupos afectados pudieran influir en la toma de decisiones. En 2013, la regionalización dio un paso más: nacieron los MSGs, grupos de Estados con interés directo en una zona o pesquería que elaboran recomendaciones conjuntas y deben consultar a los ACs antes de elevar propuestas a Bruselas.

El objetivo, según el estudio, era claro: reducir la “microgestión” desde la capital comunitaria y favorecer decisiones más pragmáticas y ajustadas a cada cuenca.

Cómo se investigó: entrevistas, encuesta y grupos focales

Para medir el estado real del modelo, los autores aplican una metodología mixta basada en dos investigaciones realizadas en 2021: un estudio encargado por la Comisión (a través de CINEA) y un trabajo adicional ligado a un máster. El equipo combinó revisión documental, análisis de redes, entrevistas, encuesta online multilingüe y grupos focales.

En cifras, el estudio recogió 36 entrevistas, 119 respuestas a la encuesta y tres grupos focales con perfiles diferenciados (miembros de ACs con trayectoria, representantes de MSGs/ Comisión y equipos directivos de ACs).

La pregunta clave: ¿ha ganado legitimidad la política pesquera?

El análisis se centra en la legitimidad interna: si quienes participan perciben el proceso como justo y funcional. Para ello, los autores separan dos dimensiones:

Legitimidad de entrada (input): quién participa, accesibilidad e inclusividad.

Legitimidad de proceso (throughput): calidad del “cómo”: representación, transparencia y rendición de cuentas.

En conjunto, el veredicto es matizado: la regionalización se considera necesaria y ha cumplido “en parte” lo que prometía, pero con diferencias claras según el rol de cada actor.

Lo que sí ha mejorado: acceso y espacios de diálogo

Una de las conclusiones más contundentes es que los ACs han abierto un canal estable para que una diversidad de actores tenga acceso directo al proceso de decisión. En palabras del artículo, los ACs han funcionado como “organizaciones frontera”: espacios donde se construye consenso, se media, se comparte información, se desarrolla capacidad y se co-produce conocimiento, algo especialmente relevante en un contexto de problemas “retorcidos” (wicked problems) asociados a la economía azul y al cambio climático.

Ese es, de hecho, uno de los grandes logros prácticos: sentar en una misma mesa a flotas, transformadores, comercialización y otros grupos de interés (ONG ambientales, consumidores o pesca recreativa) para discutir medidas que, de otra forma, nacerían en circuitos más cerrados.



Puerto de Ondarroa que ha sufrido la reforma de la Política de Pesca Común.

El talón de Aquiles: capacidad desigual y plazos “imposibles”

Pero el estudio también subraya que el acceso no garantiza influencia. Muchos participantes describen un problema repetido: falta de tiempo, recursos y apoyo técnico para participar de forma efectiva. Los ACs, señalan los autores, a menudo reciben solicitudes de opinión con poco margen, lo que dificulta leer documentos, coordinar posiciones internas y asistir a grupos de trabajo.

Además, hay una desigualdad de capacidades que pesa en el debate: algunos representantes de “otros grupos de interés” suelen contar con perfiles científicos, mientras que parte de las delegaciones de pesca no, lo que puede influir en discusiones técnicas. El acceso a expertos externos es posible, pero depende del presupuesto disponible.

Representación: el 60/40 que no siempre se cumple

La regionalización quiso garantizar equilibrio: desde 2013, la referencia es que los ACs mantengan una proporción aproximada 60% sector / 40% otros grupos de interés. Sin embargo, el estudio constata que esa división a menudo no se alcanza, con presencia de “otros intereses” por debajo del umbral, lo que alimenta tensiones y hace más difícil atraer nuevos participantes: un círculo vicioso de insatisfacción y desenganche. Cuando los asuntos son políticamente sensibles, el consenso tampoco es fácil. Algunos actores consideran que buscar unanimidad puede derivar en recomendaciones “débiles”, basadas en el mínimo común denominador. Otros, incluidos representantes institucionales, sugieren que no siempre es imprescindible un consenso total y que visibilizar disensos puede aportar valor.

Transparencia y rendición de cuentas: el gran agujero de los MSGs

Donde el estudio es más crítico es en la transparencia y la rendición de cuentas en la relación entre ACs, MSGs y Comisión. Mientras los ACs suelen tener procedimientos claros y publican su trabajo, los autores describen a los MSGs como estructuras con poca visibilidad externa: sin un registro formal completo, con presidencias rotatorias, sin secretarías permanentes y con información limitada sobre su funcionamiento y resultados.

A ello se suma una queja repetida: para los ACs, no siempre queda claro qué se hace con sus recomendaciones. Esa falta de trazabilidad genera frustración, especialmente cuando los participantes no pueden identificar

por qué su consejo no fue considerado o en qué fase se descartó. El propio artículo recuerda que la PPC establece que el asesoramiento de los ACs debe “tenerse en cuenta”, lo que eleva la exigencia de explicación.

El embudo se estrecha aún más en el tramo final: cuando se trabaja sobre actos delegados, los Estados participan en grupos de expertos de la Comisión, pero los ACs no están invitados, lo que refuerza la percepción de “caja negra” en el último metro de la decisión.

¿Quién está más satisfecho? Los números del desacuerdo

La encuesta revela un contraste llamativo: aproximadamente el 75% de los encuestados de MSGs se declara satisfecho con la regionalización, frente a alre-

dedor del 40% de los miembros de ACs; los equipos de gestión y expertos científicos se mueven en torno a la mitad. Dicho de otro modo: quienes están más cerca de la capacidad de decisión tienden a ver mejor el sistema que quienes aportan asesoramiento.

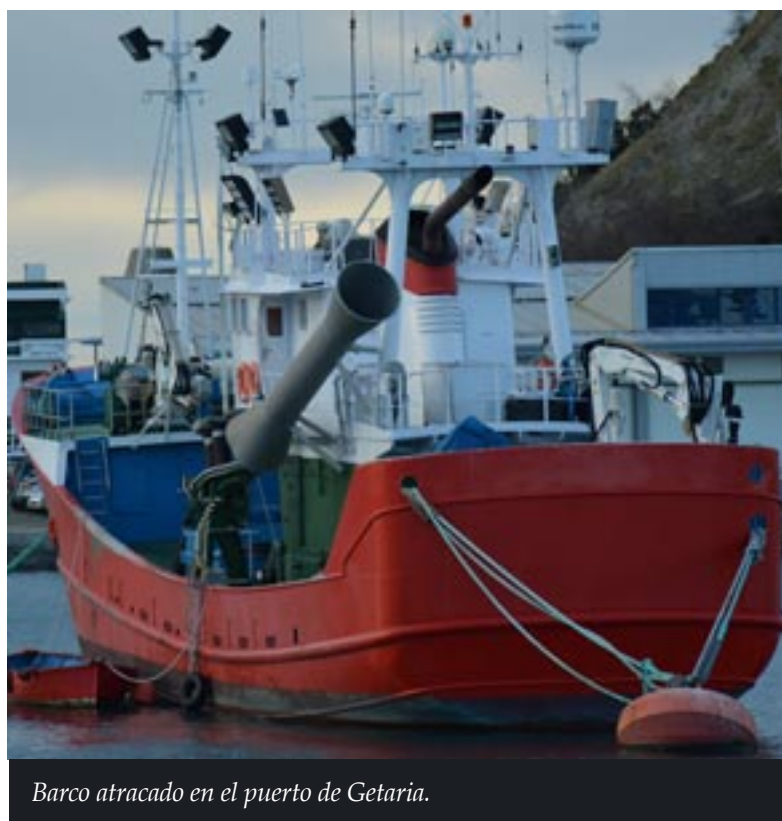
La limitación jurídica: el “techo” del Tratado de Lisboa

El estudio introduce además un factor estructural que pesa sobre toda la regionalización: el Tratado de Lisboa mantiene la pesca como competencia exclusiva de la UE, lo que limita la cesión real de poder a niveles regionales. Esa restricción legal alimenta la sensación de que, pese a los mecanismos participativos, el margen decisorio sigue estando acotado, generando “incertidumbre y frustración” en parte de los actores.

La sombra del lobby: cuando el atajo compite con el consenso

Un elemento especialmente delicado es la percepción de que el lobby por canales paralelos puede desdibujar el espíritu del sistema. Los ACs obligan a negociar y buscar compromisos; el lobby, en cambio, permite defender intereses sin transacción y con más opacidad. Según el artículo,

La mayor crítica se reduce a la escasa trazabilidad sobre qué se hace con las recomendaciones, baja transparencia y rendición de cuentas, lo que alimenta frustración y reduce la sensación de influencia real



Barco atracado en el puerto de Getaria.

esa dinámica puede desincentivar la inversión de tiempo en el trabajo deliberativo del consejo, sobre todo cuando los recursos son limitados y no se percibe retorno en forma de influencia real.

Qué proponen los autores: más trazabilidad y más peso para el consejo

El trabajo no plantea abandonar la regionalización; al contrario, la reivindica como un avance institucional que debe fortalecerse. La clave, sostienen, pasa por reforzar justamente lo que hoy falla: orientaciones más claras para la participación de los MSGs, estructuras más visibles, y sobre todo transparencia sistemática sobre cómo se integra —o no— el asesoramiento de los ACs en recomendaciones conjuntas y en actos finales.

La tesis final es que, ante la presión creciente sobre el mar (competencia espacial, energía, biodiversidad, clima), la UE necesitará decisiones cada vez más difíciles y discutibles. Y para que esas decisiones se acepten, no bastará con ciencia y control: hará falta un proceso legítimo, donde el sector perciba que sentarse a la mesa El anuncio no se hizo en

El CESE pide blindar 6.100 millones para la PPC

El Comité Económico y Social Europeo (CESE) ha aprobado un dictamen que eleva la presión política sobre Bruselas para que la Política Pesquera Común (PPC) cuente con una financiación obligatoria y garantizada de 6.100 millones de euros en el próximo marco 2028-2034. La cifra replica el volumen del actual periodo 2021-2027 y busca evitar que la pesca —una de las pocas competencias verdaderamente exclusivas de la UE— quede diluida en instrumentos presupuestarios más amplios, compitiendo con otras prioridades y sin una “línea” propia que aporte certidumbre a la flota y a las comunidades costeras.

El texto, cuyo ponente es el español Javier Garat, pone el foco en un debate que lleva meses creciendo: cómo se ordenará la financiación europea del sector cuando desaparezca un fondo “dedicado” como el FEMPA / EMFAF y el apoyo pase a integrarse en planes nacionales y regionales. En su propuesta presupuestaria, la Comisión defiende una arquitectura más flexible y transversal, con capacidad para movilizar recursos de distintos capítulos; de hecho, subraya que en los Planes Nacionales y Regionales existe una asignación mínima reservada de 2.000 millones de euros para “núcleos” de la PPC, además de otras posibles vías de apoyo a través de instrumentos adicionales.

Ahí está precisamente el choque. Para el CESE, esa flexibilidad puede traducirse en incertidumbre práctica: si la pesca no tiene un “capítulo” propio, la disponibilidad real de fondos dependerá más de prioridades nacionales, calendarios y negociaciones internas que de una estrategia común. Por eso, el dictamen reclama un blindaje que preserve la lógica comunitaria de la PPC y evite una carrera

desigual entre Estados miembros a la hora de modernizar, innovar o sostener su tejido productivo.

El CESE también introduce un mensaje político relevante: advierte de la aparente prioridad que podría ganar el Pacto Europeo por el Océano —una estrategia sin carácter vinculante— frente a los objetivos legales de la PPC definidos en los Tratados y en su reglamento. La lectura es clara: el sector acepta coherencias y sinergias, pero no que una agenda “marco” termine desplazando el núcleo normativo de la política pesquera.

En paralelo, el dictamen conecta el debate presupuestario con la realidad de la flota. Reclama que los Estados miembros impulsen planes de modernización y renovación orientados a eficiencia energética, seguridad a bordo y condiciones laborales, subrayando que estas mejoras deben hacerse sin aumentar la capacidad pesquera. También pide una definición más flexible de la pesca costera artesanal, alineada con criterios de la FAO y de las organizaciones regionales de ordenación pesquera, para reflejar mejor la diversidad socioeconómica europea.

El trasfondo es estructural: Europa afronta una transición energética que exige inversión, pero lo hace con una flota envejecida —el propio CESE ha señalado en trabajos previos una edad media en torno a 31,5 años— y con crecientes dificultades para atraer relevo generacional. En ese contexto, el presupuesto deja de ser un asunto técnico: se convierte en la palanca que determinará si la UE puede descarbonizar y modernizar su pesca manteniendo actividad, empleo y suministro, o si el ajuste acaba traducándose en más dependencia exterior y menor tejido industrial costero

Recuperar la anguila: una carrera de fondo que exige algo más que prohibiciones

El debate sobre el futuro de la anguila europea vuelve a situarse en primer plano tras el anuncio del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) de proponer su inclusión en la categoría de “En peligro de extinción”. La medida, de gran carga simbólica y ambiental, ha activado la respuesta del sector profesional, que reclama una lectura más amplia del problema y una hoja de ruta que no se limite a cerrar pesquerías, sino que ataque los factores estructurales que siguen lastrando la recuperación de la especie.

La Asociación Profesional de la Pesca y Comercialización de la Anguila (APROANG) comparte la preocupación por el estado del recurso, pero advierte de que la solución “es más compleja de lo que parece” y exige “gestión integral basada en datos científicos, experiencia territorial y evaluación real de resultados”. Desde la organización subrayan que el propio sector es “el primer interesado” en la recuperación: “Nuestra actividad depende directamente de la supervivencia de la anguila”, sostienen.

APROANG defiende que la pesca profesional de anguila se encuentra hoy entre las actividades más reguladas del continente, con cupos muy reducidos, limitación estricta de días, control diario de capturas y trazabilidad completa desde el origen hasta el consumidor final. En ese marco, la asociación pone el foco en un punto que considera clave: la eficacia de las políticas debe medirse por su impacto real, no por su efecto mediático.

“La prohibición total aplicada en Andalucía o Portugal no ha demostrado efectos positivos en la recuperación, según las evidencias disponibles”, señala el colectivo, que pide evitar decisiones “aisladas” que no aborden las causas principales del declive.

Presas, hábitat y mortalidad migratoria: el núcleo del problema

El argumento central del sector es que la caída de la anguila no se explica,

APROANG pide gestionar la anguila con ciencia y evaluación real de una pesca muy regulada, pero en el que las presas y el hábitat explican declive principal

principalmente, por la pesca profesional regulada, sino por factores no pesqueros ampliamente documentados: fragmentación de los ríos por presas y centrales hidroeléctricas, pérdida de hábitat fluvial, mortalidad en los procesos migratorios, alteración de caudales ecológicos y otros impactos antropogénicos.

Desde APROANG trasladan que, si se quiere una recuperación “de verdad”, la intervención debe ser coherente con el ciclo vital de la especie y con el funcionamiento de los ecosistemas fluviales: restauración de conectividad, mejora del hábitat y control de los puntos críticos de mortalidad.

El Parlamento Europeo pide mirar más allá del cierre

La asociación apoya su posición en el reciente informe del Parlamento Europeo sobre la aplicación del Reglamento 1100/2007, que subraya que la

recuperación de la anguila es un proceso de largo plazo y advierte de que centrar la política únicamente en el cierre de pesquerías “no es el camino adecuado”. El documento, recuerdan, llama a reforzar las medidas no pesqueras, avanzar en repoblación y restauración de ríos y priorizar la eliminación o mitigación de barreras a la migración.

Además, el Parlamento Europeo reconoce el papel de los pescadores profesionales por su conocimiento del medio y por su función en el control del furtivismo y del comercio ilegal, un elemento que el sector considera determinante cuando se endurecen las restricciones sin reforzar la vigilancia y la trazabilidad.

Biodiversidad y territorio: la dimensión social del debate

APROANG insiste en que la sostenibilidad no puede abordarse desde una única dimensión. En su planteamiento, la pesca artesanal de anguila sostiene a cientos de familias, fija población en territorios con pocas alternativas y genera un impacto económico relevante en zonas rurales y costeras. “La protección de la biodiversidad no puede construirse al margen de las personas que viven y trabajan en el territorio”, resumen desde la organización, que se define como parte de la solución y no como el problema.

El Gobierno Vasco suspendió la campaña de la anguila para actualizar el plan de gestión y adaptar la normativa

La campaña de pesca de la anguila en el País Vasco quedó suspendida tras la decisión del Gobierno Vasco de parar la actividad para revisar a fondo el marco de gestión y, si procede, modificar el decreto de pesca profesional. El Departamento de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca —dirigido por Amaia Barredo— sostuvo que la medida respondía a una combinación de antecedentes técnicos e institucionales que convergieron en un mismo diagnóstico: la necesidad de ajustar la regulación vasca a las exigencias europeas y a la evolución biológica de la especie.

El argumento oficial se apoyó en tres pilares. Por un lado, el informe del Plan de Gestión de la Anguila que España presentó a la Comisión Europea en primavera. Por otro, la resolución del Ararteko del 4 de junio, que recomendaba adecuar la regulación a las medidas comunitarias. Y, como tercer elemento, el informe de AZTI presentado en el marco del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), organismo que asesora científicamente a la Comisión Europea.

En ese contexto, el Gobierno Vasco explicó la suspensión como un paso previo para ordenar el siguiente movimiento administrativo: “Dada la situación biológica de la especie ha requerido suspender la campaña para proceder a la actualización del Plan de gestión de la anguila y a la posible modificación del decreto de pesca profesional de la anguila en base a los informes científicos que alertan de dicha situación crítica de la especie”, indicó el departamento.

Anguila y anguila: la misma especie, el tramo más frágil La anguila es el alevín de la anguila europea, una fase temprana y especialmente sensible del ciclo biológico. La gestión de esta pesquería se mueve desde hace años entre dos necesidades que cho-

can: proteger una población en retroceso y sostener una actividad con fuerte peso social y económico en determinados estuarios y rías. Precisamente por esa tensión, las administraciones han ido endureciendo controles, cupos y condiciones, con el foco puesto en asegurar que cualquier extracción sea compatible con objetivos de recuperación.

Tres referencias para justificar el parón

La decisión vasca no se presentó como un gesto aislado, sino como la consecuencia de una cadena de informes y recomendaciones.

Plan de Gestión remitido a Bruselas: el documento enviado por España a la Comisión en primavera funciona como marco para ordenar objetivos, medidas y evaluación.

Ararteko: la resolución del 4 de junio introdujo un elemento clave en el debate: la necesidad de que la regulación se ajuste y sea coherente con el marco europeo.

AZTI e ICES: la referencia al informe presentado en el entorno de ICES aportó el argumento científico central: la alerta sobre una situación biológica considerada crítica, que obliga —según el Gobierno Vasco— a “actualizar” el plan antes de mantener la campaña en marcha.

¿Qué cambia a partir de ahora?

Con la suspensión, el Gobierno Vasco dejó el foco en dos tareas inmediatas: la actualización del Plan de Gestión y la posible modificación del decreto que regula la pesca profesional de anguila. En la práctica, el mensaje institucional fue que el siguiente paso no sería reabrir sin más, sino revisar el marco técnico y normativo para decidir bajo qué condiciones —si las hubiera— podría retomarse la actividad

Las propuestas: restauración, coordinación y evaluación

En su llamamiento a las administraciones, APROANG pide que las decisiones que se adopten: refuercen repoblación y restauración fluvial; se basen en evaluaciones de impacto completas; revisen el impacto de las infraestructuras hidráulicas y el cumplimiento de caudales ecológicos; se adopten de forma estable y coordinada, con participación del sector, evitando medidas aisladas.

Con este telón de fondo, la asociación anuncia que solicitará en los próximos días una reunión con la ministra y con los principales grupos políticos para “trasladar información contrastada, compartir la experiencia del sector y contribuir a un debate riguroso”.

“La anguila necesita soluciones complejas y valientes, no atajos”, concluye APROANG, que reclama actuar allí donde se concentran “los verdaderos factores de mortalidad” y reconocer el papel de quienes trabajan bajo “una de las regulaciones más estrictas de Europa”.

Clamor en Asturias ante el posible veto a la anguila: el sector alerta de “ruina” mientras el Gobierno estudia blindar la anguila

Las comunidades abordaron el pasado 17 de febrero la propuesta de incluir la anguila europea en el catálogo de especies “en peligro de extinción”, con el Principado aún sin posicionarse

En principio, la campaña de la anguila en Asturias había arrancado este invierno con dos imágenes contrapuestas y, a la vez, inseparables: por un lado, la primera subasta en La Arena alcanzó un precio récord —13.000 euros el kilo—; por otro, el sector teme que esa misma campaña pueda convertirse en una de las últimas si prospera la intención del Gobierno central de reforzar la protección de la anguila europea (de la que la anguila es su alevín) mediante su inclusión en la lista de especies “en peligro de extinción” dentro del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESPRE). La propuesta será debatida el próximo 17 de febrero en una reunión con las comunidades autónomas, en un clima de creciente tensión en los ríos y en las lonjas.

Entre los anguleros, el anuncio ha caído como una amenaza existencial. “Es la ruina del sector”, resumen voces de la actividad, que recuerdan que la anguila no es solo un producto de alto valor gastronómico, sino el sustento estacional de familias y pequeñas economías locales ligadas a la desembocadura del Nalón y a otras zonas tradicionales de captura.

El Gobierno debatirá con las autonomías incluir la anguila europea en el LESPRES como “en peligro de extinción”, lo que endurecería restricciones y pondría en jaque al sector

La paradoja del récord de precio refuerza esa sensación de vértigo: la cotización revela la demanda y la singularidad del producto, pero también la fragilidad de un recurso cuya disponibilidad lleva años marcada por la escasez y por un debate europeo permanente sobre su estado.

Qué significa entrar en la lista de “en peligro”

Aunque los detalles técnicos de la propuesta y su recorrido administrativo se discutirán con las comunidades, el trasfondo es claro: la inclusión en una categoría de máxima protección elevaría el listón de las restricciones y pondría bajo lupa la captura, la comercialización y el control de una especie cuyo ciclo de vida —migración oceánica, entrada en estuarios y remontada fluvial— la convierte en un termómetro de la salud de los ecosis-

temas y, a la vez, en una pieza extremadamente vulnerable.

Desde el ámbito de la conservación se subraya que la anguila europea atraviesa un declive de múltiples causas y difícil reversión rápida. Y ahí aparece el nudo del conflicto: los pescadores sostienen que el debate se está simplificando en exceso si se centra únicamente en cerrar la pesquería, mientras que el Gobierno apunta a la necesidad de reforzar medidas para una recuperación que, si llega, será a largo plazo.

Un problema con muchas puertas de entrada

La discusión sobre la anguila rara vez se agota en la pesca. La especie depende de rutas migratorias libres y de ríos funcionales. En el diagnóstico que comparten muchos expertos —y que el propio sector suele recordar cuando defiende su posición— pesan factores estructurales: barreras y obstáculos en los cauces (presas y aprovechamientos hidroeléctricos), pérdida y degradación de hábitat, mortalidad en las migraciones, alteraciones de caudales, contaminación y presión del comercio ilegal, además de variables ambientales que complican el escenario.

Por eso los anguleros insisten en que una estrategia eficaz debería ser “integral” y medible, con objetivos claros y evaluación de resultados, y no solo una prohibición con alto impacto social pero eficacia discutida si no se atajan el resto de causas. En esa línea, temen un efecto colateral: que un cierre total desplace parte del valor hacia circuitos opacos, incrementando el riesgo de furtivismo y debilitando la trazabilidad.

Una reunión que puede marcar un punto de inflexión

La cita con las comunidades autónomas se perfiló como el primer gran termómetro político de esta fase. El sector espera conocer el alcance real de la propuesta, sus



El Gobierno Vasco ha prohibido la pesca de anguila.

plazos y el margen de maniobra para introducir alternativas que compatibilicen conservación y continuidad socioeconómica. Mientras tanto, en Asturias el Principado aún no se ha pronunciado públicamente, una ausencia de posición que añade incertidumbre a un debate ya cargado.

En el corto plazo, la campaña seguirá su curso con el mercado mirando de reojo a los despachos: el precio récord de algunos puntos ha mostrado hasta qué punto la anguila es un producto “premium” y sensible a cual-

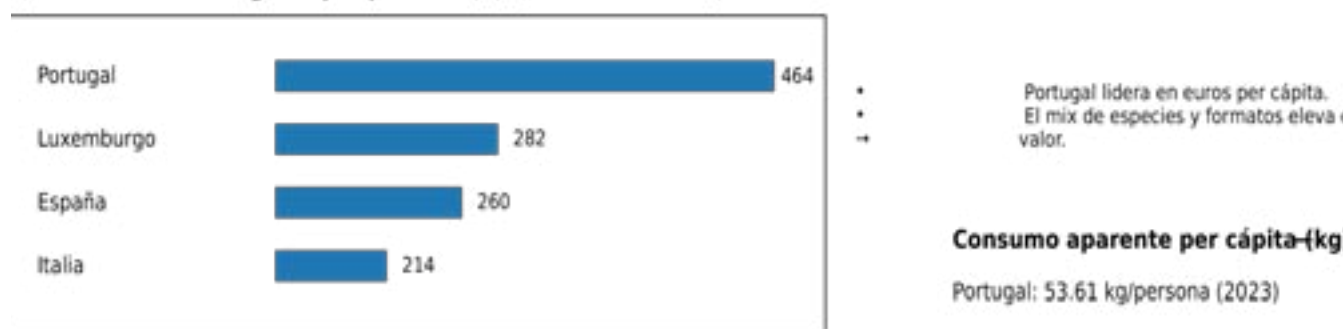
quier expectativa de escasez. Pero la discusión de fondo va mucho más allá del valor por kilo. Lo que está en juego es si la recuperación de la anguila se abordará como una suma de medidas coordinadas —río, mar, control y hábitat— o si el cierre de la pesquería se convertirá en el eje casi único de una respuesta que, para los profesionales, puede llevarse por delante un oficio sin garantizar por sí sola la vuelta del pez a los ríos.

Cuando el kilo engaña: por qué los países que más comen pescado no siempre son los que más “valen” como mercado

Pescado en la UE: kilos, euros y tamaño real de mercado

Vender más (kilos) no siempre significa ganar más (valor). La población cambia el ranking total.

1) Gasto anual en hogares por persona (€) (sin restauración)



2) Gasto total de los hogares (millones de €) — el efecto población



Gastos anuales de productos de la pesca en los hogares de la UE.

En la UE conviven dos ligas distintas —kilos y euros— y el cruce revela una idea incómoda: vender más no siempre es ganar más... y gastar más no siempre significa ser el mejor mercado.

La conversación pública sobre el pescado suele simplificarse en una cifra: “consumo per cápita”. Pero, igual que en cualquier negocio, el volumen por sí solo no explica el valor. En la Unión Europea, los datos dibujan un mapa más fino: hay países que consumen mucho y gastan mucho (Portugal), otros que consumen menos pero pagan más (Luxemburgo), y mercados que quizá no lideran en intensidad, pero sí en tamaño real cuando entra en juego la demografía (España).

Esa doble lectura —kilos y euros— es la que conviene tener en mente cuando se discuten estrategias comerciales, surtidos, formatos, campañas de promoción o incluso políticas públicas. Porque, mientras Europa gasta más, los kilos tienden a caer: una combinación que, en cualquier sector, obliga a preguntarse por precios, márgenes, mix de producto... y por la percepción de valor.

Dos rankings, dos realidades

Si miramos el consumo como “kilos por persona”, el podio europeo suele estar asociado al sur y al Atlántico. Portugal sigue destacando como gran referencia de intensidad: en consumo aparente per cápita, el país se mantiene como líder europeo con 53,61 kg por persona (dato 2023 en el marco de EUMOFA).

Pero el ranking cambia cuando pasamos del peso al bolsillo. En gasto per cápita anual en hogares (sin restauración), los números vuelven a colocar a Portugal arriba, pero aparecen matices clave:

Portugal: 464 €/persona/año

Luxemburgo: 282 €/persona/año

España: 260 €/persona/año

Italia: 214 €/persona/año

Luxemburgo es el ejemplo perfecto de la paradoja: un país puede no estar arriba en kilos, pero sí en euros. ¿Por qué? Porque el gasto no depende solo de cuánto se come, sino de qué se come (especies), cómo se compra (fresco, congelado, elaborado), en qué formato (fileteado, porcionado, listo para consumir) y a qué precio medio.

Y ahí aparece la primera lección empresarial: el “mejor mercado” no es siempre el que más consume, sino el que mejor remunera el producto.

Cuando entra la población, España “gana” el cruce

La intensidad es una cosa; el tamaño real del mercado, otra. Si lo que se busca es volumen de negocio total, la población cambia el tablero. En gasto total de los hogares (millones de euros), España aparece como uno de los grandes “motores” del mercado europeo... y aquí el dato es contundente:

España: 12.684 millones de euros (2024)

Italia: 12.613 millones de euros (2024)

Es decir, España supera a Italia por poco, pero la supera. Y esa diferencia, pequeña en el ranking, es enorme en la lectura estratégica: España es un mercado “grande de verdad”. No solo por cultura de consumo y tradición gastronómica, sino porque el tamaño demográfico multiplica cualquier décima de gasto per cápita.

Portugal lidera en kilos per cápita y España supera a Italia en gasto total doméstico

En la UE conviven dos ligas: kilos y euros; consumir más no garantiza mayor valor, ni gastar más define mercado

Europa compra menos fresco en casa... pero paga más

EUMOFA lleva años describiendo un cambio de ciclo: tras el pico doméstico asociado al COVID, el consumo de productos frescos en el hogar se resiente. En la edición 2024 del informe, la Comisión Europea resumía así el patrón: baja el consumo doméstico de fresco y sube el gasto, empujado por precios y contexto inflacionario.

Y el informe 2025 añade un dato que refuerza la fotografía: de 2023 a 2024, el gasto doméstico en pescado en la UE creció un 4%.

En otras palabras: el carrito no pesa más... pero cuesta más. No es “solo inflación”: el pescado compite con el tiempo

Aquí entra un matiz decisivo. Si el pescado cae en kilos, el relato fácil apunta al precio. Pero los indicadores de inflación no sostienen del todo esa explicación como única causa.

En España, por ejemplo, la inflación atribuida a categorías de pesca y acuicultura se situó en torno al 2,3% en pescados frescos y congelados y 1,8% en moluscos y crustáceos, cifras por debajo del IPC de alimentos en general, según referencias sectoriales basadas en datos oficiales. Y, al cierre de 2025, la tasa anual del IPC general rondó el 2,9% (INE).

Conclusión operativa: no estamos ante un problema exclusivamente de inflación. Hay un componente de prioridad y de valor percibido. Productos que suben más (incluso a doble dígito en algunos segmentos de la cesta) no siempre sufren igual en demanda. Con el pescado, la elasticidad parece mayor... y eso obliga a mirar más allá del ticket.

Aquí encajan bien tres hipótesis que ya se escuchan en el sector: El pescado compite más con el tiempo que con la ternera. El formato importa: un fileteado (o un plato listo) cambia el precio/kilo y la percepción. Menos hogar, más conveniencia: listos para comer, bandeja, elaborados.

La “cesta” europea se concentra: atún y salmón mandan

Otra clave para entender por qué unos gastan más con menos kilos es la concentración por especies y formatos. En la UE, el ranking de productos más consumidos (en consumo aparente) mantiene un patrón claro: atún y salmón ocupan el primer y segundo puesto, y detrás aparecen gambas/langostinos, abadejo de Alaska, bacalao y mejillón, entre otros. Esto es importante porque atún y salmón funcionan como “especies tractoras”: Atún: gran peso en conserva y preparados, alta penetración, compra recurrente. Salmón: precio medio alto, fuerte presencia en filetes, ahumados y porciones; eleva el gasto aunque el kilo no sea enorme. Y hay un matiz estructural que condiciona el debate del autoabastecimiento: la UE no produce en casa, ni de lejos, todo lo que más consume. La Comisión cifraba el autoabastecimiento medio de la UE en 38,1% (2023), un recordatorio de dependencia exterior.

En especies concretas, las diferencias son enormes: arenque (67%) y mejillón (74%) aparecen entre las que superan con claridad el 50% de autoabastecimiento en estimaciones recientes.

Traducción para el mercado: el precio y la disponibilidad están muy influidos por importaciones, logística, tipos de cambio, costes de transformación... y, por supuesto, por el formato que termina comprando el consumidor.

España: menos kilos, precios al alza y un mix que se mueve

La foto española, con datos oficiales de panel de consumo, ilustra a escala lo que ocurre en Europa: en el cierre de 2024, retrocede el volumen de compra de productos pesqueros (-3,7%), mientras la facturación se mantiene prácti-

Europa compra menos pescado en casa pero paga más; precios, mix y conveniencia: cambian estrategias de promoción y formatos clave

camente estable (+0,2%) por el aumento del precio medio (+4,0%). Caen fuerte los pescados frescos (con retrocesos a doble dígito en algunas especies en determinados cortes del año), el congelado se comporta de forma distinta según categorías, y las conservas mantienen un papel estructural (y ahí el atún tiene un peso decisivo). Esto explica por qué a veces se lee que “el salmón es lo más consumido” y, en otras fuentes, que “manda la merluza”: depende de si hablamos de fresco, de valor, o de total sumando.

¿Qué está cambiando de verdad? Tres pistas para el sector

1) Menos variedad visible, más regularidad.

Si el punto de venta empuja a menos especies “seguras” (rotación alta, suministro estable, merma controlable), el consumidor termina eligiendo dentro de una oferta más estrecha.

2) El valor se desplaza hacia el servicio.

Bandejas, elaborados, listos para horno, marinados, porciones... elevan el precio medio y sostienen gasto aunque caiga el kilo.

3) La batalla está en la percepción (y en el relato).

Si el pescado se instala en la mente del consumidor como “caro y complicado”, pierde frente a alternativas rápidas. Por eso el dato clave no es solo el IPC: es el tiempo disponible, la habilidad culinaria percibida y la confianza en “acierto” en casa.

Epílogo: “dato mata relato”... pero el dato también hay que leerlo

Los rankings de consumo per cápita seguirán dando titulares. Pero para entender mercados —y decidir dónde invertir, qué formatos priorizar o qué especies empujar— hay que mirar el cruce completo: kilos + euros + población + mix de especies + formatos + autoabastecimiento.

Portugal puede liderar la intensidad. Luxemburgo puede pagar más por kilo “indirectamente” vía mix y precio medio. Pero cuando se trata de tamaño real de mercado doméstico, el dato duro coloca a España en cabeza por gasto total de los hogares, por delante de Italia en 2024.

Y en esa conclusión hay una idea poderosa para el sector: no basta con vender más pescado; hay que vender mejor el pescado. Más valor, más conveniencia, más confianza... y, quizá, una oferta que compita menos por precio y más por relevancia en la vida real de quien consume.

NAVALIA

International Shipbuilding Exhibition

19 / 21 May
Vigo - Spain

26



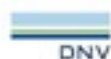
www.navalia.es

Organized by:

muéstralo
organización de eventos

Sponsors:

ABANCA



FERRI

+GF+

REINTJES
POWERTRAIN SOLUTIONS



VULKAN



Partners:



Charity partner:



La abundancia de pulpo en el Reino Unido influirá en el mercado español

Un informe del proyecto OctoPulse relaciona la explosión de *Octopus vulgaris* con un mar más cálido y cambios oceanográficos; el fenómeno ya altera pesquerías y podría mover precios en Europa

En los puertos del suroeste del Reino Unido, el pulpo ha pasado de ser un actor secundario a convertirse, de golpe, en protagonista. Donde antes aparecía de forma esporádica en nasas y artes dirigidas a crustáceos, ahora se presenta en concentraciones tan altas que la flota lo describe como un “bloom”: una explosión de abundancia. El fenómeno, centrado en 2024/25, es el punto de partida del informe “Octopus bloom – history, causes & consequences (Work Package 1)”, elaborado por el proyecto OctoPulse y publicado en enero de 2026.

El documento no solo pone nombre a lo que se ve en el mar y en las bodegas. También ordena hipótesis, compara con episodios históricos y cuantifica impactos económicos, operativos y ecológicos. Y, sobre todo, abre una pregunta que en España interesa especialmente: si el pulpo “sobra” en el Atlántico nororiental, ¿puede acabar influyendo en los precios de una especie estratégica para el consumo y la industria española?

La paradoja del episodio británico es que el aumento de pulpo trae ingresos, pero también conflictos. El in-

forme recoge la percepción del sector: un 57,6% de las personas encuestadas describe un impacto negativo, frente a un 15,1% que lo considera positivo. La razón es simple: la abundancia se está produciendo, en gran parte, sobre artes y pesquerías que no estaban pensadas para él, con un efecto dominó en la cadena de trabajo.

Entre los impactos más citados figuran la depredación sobre crustáceos capturados en nasas, la pérdida de valor comercial de las capturas objetivo, el daño a los aparejos y el aumento del tiempo de manipulación a bordo. En el apartado económico, el propio informe aporta cifras ilustrativas: en el período enero-agosto de 2025 se registraron 1.087 toneladas desembarcadas por un valor superior a 6,7 millones de libras, y el documento apunta que el total del año podría situarse “tan alto” como 1.524 toneladas y 9,4 millones de libras. Es decir: alrededor de 6 libras por kilo de media, con una campaña que, aun así, deja a muchos profesionales con la sensación de estar “pagando” el pulpo con problemas en otras especies.

La dimensión del choque se entiende mejor con otra cifra del informe: las capturas/desembarques de cangrejo y vieira se redujeron aproximadamente un 50%, y las de bogavante en torno a un 30% durante el período analizado del “bloom”, en un contexto en el que parte del sector vincula ese retroceso —al menos parcialmente— a la presión del pulpo sobre recursos y artes.

No es la primera vez: tres grandes “olas” históricas y una cuarta en 2024/25

OctoPulse recuerda que los “booms” de pulpo no son un invento moderno. El informe documenta al menos tres episodios históricos en la región: 1899–1900, 1932–33 y 1949–50, antes del actual (2024/25). En los casos pasados, el pulpo llegó a condicionar incluso decisiones de pesca, mercados y relatos locales: el patrón se repite cada cierto tiempo, pero con una diferencia clave hoy: el fondo ambiental sobre el que ocurre es un océano en calentamiento.

Esa idea es central en el informe: los picos de abundancia parecen encajar con periodos cálidos y con combinaciones concretas de vientos, corrientes y supervivencia larvaria. En otras palabras: el pulpo tiene una biología que responde rápido (ciclos de vida cortos, reclutamientos muy variables) y, cuando el “cóctel” ambiental se alinea, puede multiplicarse de forma abrupta.

La pista principal: un mar anormalmente cálido durante meses

Una de las aportaciones más sólidas del documento es el análisis térmico reciente. OctoPulse señala que el evento 2024/25 se produjo tras un verano de 2024 extremadamente cálido, con una ola de calor marina que, según el informe, fue casi continua

desde 2024 y se extendió hasta junio de 2025. Además, se subraya que el área venía de tres veranos consecutivos (2022, 2023 y 2024) con anomalías positivas de temperatura.

¿Por qué importa tanto la temperatura? Porque el pulpo común (*Octopus vulgaris*) es especialmente sensible a ese factor en fases críticas: desarrollo embrionario, supervivencia larvaria y crecimiento juvenil. El informe recuerda que el rango de temperatura influye en la duración del desarrollo y en la supervivencia, y cita literatura científica que sitúa su temperatura “óptima” en torno a valores templados. Cuando el agua se mantiene por encima de lo habitual durante largos periodos, el sistema puede favorecer más supervivencia y mejores tasas de crecimiento, lo que se traduce en más individuos llegando a talla comercial.

Corrientes, vientos y “autopistas” para larvas

El informe no se queda en el termómetro. Otra hipótesis relevante es la oceanográfica: cómo los patrones de circulación pueden actuar como autopistas que transportan larvas hacia zonas donde después aparecen juveniles y adultos en gran número. OctoPulse describe que, en años con fuertes picos de pulpo, puede haber un papel del transporte larvario y de la dirección e intensidad del viento, que influyen en el trayecto y la retención de las fases tempranas.

En esa lógica, un evento de “boom” no requiere necesariamente que “nazcan” todos allí: basta con que el sistema climático-oceanográfico favorezca que las larvas lleguen, permanezcan y sobrevivan en mayor proporción que en temporadas normales.



Pesca de pulpo en una playa asturiana.

Consecuencias en el mar: un depredador oportunista que reordena la despensa

El pulpo no es un pez más: es un depredador generalista, inteligente y oportunista. Si entra en una zona con abundancia de presas (crustáceos, bivalvos, peces pequeños) y además encuentra artes de pesca que le facilitan alimento concentrado, el impacto puede amplificarse. El informe recoge la preocupación del sector por la interacción con nasas: el pulpo puede entrar, alimentarse de la captura objetivo, dañar el producto y dejar pérdidas sin que el pescador llegue a ver el valor completo de lo que “capturó”.

A ese coste directo se suma el indirecto: más tiempo de clasificación, más descartes, más roturas y una reconfiguración de la estrategia diaria

(dónde calar, cuánto tiempo dejar el arte, cómo evitar zonas “tomadas” por el pulpo). El informe, de hecho, plantea líneas de trabajo para adaptar la operativa y mejorar la predictibilidad, precisamente porque la incertidumbre es uno de los grandes enemigos económicos.

¿Y España qué? Producción, dependencia y por qué este “boom” interesa al mercado ibérico

España no observa el pulpo como una curiosidad del Atlántico norte. Lo observa como mercancía sensible: una especie con gran presencia en lonjas, procesado y restauración, y con precios históricamente volátiles. El informe aporta un dato útil para dimensionar el tablero europeo: en la tabla de capturas de pulpo por países de la UE (2009–2017), España aparece como uno de los actores re-

levantes, con valores que oscilan aproximadamente entre 3,5 y 6,8 miles de toneladas según el año considerado. En ese mismo cuadro también destacan países como Portugal o Italia, lo que confirma que el pulpo ha sido, tradicionalmente, un negocio más “del sur” que del norte.

El propio informe subraya esta idea: la pesquería de pulpo se asocia sobre todo a Europa del sur y al norte de África, mientras que el episodio británico representa una anomalía por intensidad y por impacto social reciente.

¿Puede el pulpo británico abaratar el pulpo en España?

La respuesta honesta es: podría influir, pero no de forma automática, y dependerá de si el fenómeno se consolida o queda como un pico. A partir de los datos y del marco del informe, se pueden dibujar tres escenarios didácticos:

1) Impacto limitado (pico corto y mercado local).

Si el “boom” se reduce en uno o dos ciclos biológicos, el pulpo seguirá actuando como un “exceso” temporal que el Reino Unido gestiona sobre todo en su mercado y en exportaciones puntuales. En este caso, el efecto sobre España sería marginal: algo más de oferta en circuitos europeos, pero sin capacidad de cambiar precios estructurales.

2) Presión a la baja en Europa (bloom repetido y cadena comercial adaptada).

Si la abundancia se repite —y el sector británico se adapta, invierte en logística, orienta artes y construye canales estables—, el Reino Unido podría aportar cada año un volumen adicional que antes no existía. Aunque sus cifras (del orden de 1.000–1.500 toneladas en los ejemplos del informe) son menores que las de grandes países pro-

ductores del sur, ese volumen sí puede ser suficiente para mover precios en momentos concretos (picos estacionales, faltas de oferta en origen, tensiones logísticas). En mercados sensibles, la elasticidad es alta: un extra de oferta en el momento adecuado puede bajar cotizaciones.

3) Efecto mixto: pulpo más barato, pero otros mariscos más caros.

El informe señala caídas fuertes en desembarques de especies como cangrejo, vieira o bogavante en paralelo al “boom” de pulpo. Si parte de esa reducción se consolida, Europa podría ver una situación curiosa: pulpo más disponible y, a la vez, marisco alternativo más escaso. Eso cambiaría menús, demanda y sustituciones: algunos compradores podrían pivotar hacia pulpo por precio, reforzando el movimiento.

En cualquier caso, hay un matiz crucial: el precio no depende solo del volumen. Depende de talla, calidad, costes de manipulación, capacidad de congelación, rutas comerciales, y de si el pulpo británico entra al mercado como producto “premium”, como producto de transformación o como salida de excedente.

Qué propone el informe: de la sorpresa a la anticipación

Entre las líneas planteadas aparecen ideas que, bien leídas, son aplicables a cualquier país que dependa del pulpo:

Mejorar la monitorización (temperatura, corrientes, señales tempranas) para anticipar eventos, en lugar de reaccionar tarde.

Desarrollar herramientas de pronóstico: el proyecto menciona explícitamente un “Octopus bloom predictor” y la ambición de crear un sistema de alerta temprana.

Mitigar impactos en artes (innovación

de aparejos, prácticas para reducir depredación y daños).

Convertir parte del problema en oportunidad: si hay más pulpo, crear mercado y salida comercial puede reducir pérdidas en otras pesquerías, siempre que no se dispare el coste operativo.

La lectura final del informe es clara: el pulpo puede ser síntoma de un sistema que cambia (especialmente por temperatura), y la pregunta ya no es solo “qué está pasando”, sino cómo se gestiona para que el impacto no se traduzca en crisis para unas flotas y en volatilidad extrema para los mercados. Un ojo en el Cantábrico... y otro en el Canal de la Mancha

Para España, el interés no es morboso: es estratégico. Si el Atlántico norte empieza a producir pulpo con regularidad, el mapa comercial europeo puede moverse. Y aunque el volumen británico todavía no iguale a las grandes zonas productoras del sur, la experiencia de OctoPulse deja una lección que vale también aquí: en especies de ciclo corto y reclutamiento explosivo, la oferta puede cambiar más rápido que las reglas del mercado.

Para España, el pulpo no es un producto marginal: es consumo, industria y restauración, además de una cadena comercial que combina captura nacional e importación. El propio informe incluye una tabla de capturas en la UE (2009–2017) donde España aparece como actor relevante, con valores anuales que oscilan aproximadamente entre 3.531 y 6.752 toneladas según el año de esa serie histórica. Con ese marco, el volumen británico de 2025 (más de 1.000 toneladas en ocho meses) no “sustituye” al pulpo que mueve España, pero sí es lo bastante grande como para mover el precio en momentos concretos si entra en el circuito europeo con continuidad.

Marine Instruments se apoya en Globaz para abrir mercado en India con soluciones de vigilancia marítima avanzada

La tecnológica española Marine Instruments y la firma india Globaz Technologies Pvt. Ltd. han sellado en la World Defense Show (WDS) 2026 un Memorando de Entendimiento (MdE) para explorar oportunidades de colaboración en India en torno a capacidades de vigilancia marítima, seguridad y sistemas no tripulados.

La rúbrica, realizada el 9 de febrero de 2026 en la capital saudí, busca abrir un marco de trabajo técnico y comercial que permita evaluar, con actores institucionales y operativos del país asiático, el encaje real de estas soluciones en escenarios marítimos complejos.

El acuerdo se produce en un momento en el que India acelera sus planes de modernización en el dominio marítimo y la industria de defensa local gana protagonismo. En este tablero, Globaz aporta “pie en tierra”: conocimiento del ecosistema indio, capacidad de integración y soporte, y una presencia industrial asentada en Noida (Uttar Pradesh), donde la compañía declara contar con instalaciones de fabricación, ensamblaje, integración y pruebas de más de 27.000 pies².

El MdE, según la comunicación difundida por el sector, fija un itinerario de familiarización técnica, actividades de capacitación y primeras ac-

ciones de aproximación al mercado,, además de conversaciones exploratorias con partes interesadas institucionales.

El objetivo es “armonizar conceptos operativos” y determinar la mejor forma de responder a necesidades concretas, evitando enfoques de escarapate y priorizando la operatividad. En el centro del entendimiento aparece el M5D-AirFox, el sistema aéreo no tripulado de Marine Instruments diseñado para vigilancia e inteligencia en el mar. La compañía lo describe como un UAV alimentado por energía solar, con autonomía de hasta 10 horas



itsaskorda

Tu aliado en la mar

Arrastre / Cerco / Mejillón

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

El acuerdo UE-India mete presión al pescado europeo: un posible “shock” de precios en los segmentos más sensibles

La rebaja de aranceles a productos marinos indios —hoy gravados en algunos casos hasta el 26%— podría abaratar entradas de cefalópodos y crustáceos y reordenar referencias de precio en toda la UE, en un mercado ya tensionado por oferta irregular y demanda resistente

Bruselas, sino en Nueva Delhi: la Comisión Europea y el Consejo Europeo comunicaron que la UE e India han concluido las negociaciones de un Acuerdo de Libre Comercio tras la cumbre del 27 de enero de 2026, un pacto llamado a tener impacto sistémico en flujos comerciales. António Costa lo presentó como un paso “histórico” para abrir un nuevo capítulo de relación económica y estratégica.

En pesca y productos del mar, la clave no está solo en “vender más”, sino en cómo se mueve el precio de referencia. Según detalles adelantados por Reuters, el acuerdo contempla recortes a cero en exportaciones indias “clave” hacia la UE, incluyendo productos marinos, hoy sujetos en algunos casos a aranceles “de hasta el 26%”. Eso, de materializarse en los calendarios definitivos, abarata de golpe el producto importado y empuja a la baja (o frena subidas) en los mercados mayoristas comunitarios.

La repercusión potencial es europea porque India ya pesa en la cesta de importación: EUMOFA cifró en 164.000 toneladas y 851 millones de euros las importaciones comunitarias procedentes de India en 2024, con una mezcla

muy significativa de camarón/gamba y cefalópodos (calamar, sepia y pulpo). En otras palabras: no hablamos de un proveedor marginal, sino de un origen capaz de mover el “precio pantalla” en categorías concretas.

El mecanismo de transmisión al precio es directo. Si el arancel cae, el importador tiene margen para ofrecer más barato sin perder margen —o para mantener precio y capturar rentabilidad—.

Especies más sensibles

En el caso del camarón, medios especializados del sector han subrayado que el gravamen actual de entrada a la UE puede rondar el 12% para determinadas partidas, por lo que el incentivo comercial es evidente. El efecto no será uniforme: dependerá de contratos, del grado de competencia entre importadores y de si el ahorro se traslada al canal Horeca y a la distribución.

El punto más sensible puede estar en los cefalópodos, porque llegan con tensión previa. Las lecturas de EUMOFA sobre primeras ventas en la UE venían mostrando, en 2025, un patrón

de volúmenes más ajustados y valores al alza en varias especies, una señal típica de mercado “apretado”. Si entra más producto indio con mejores condiciones arancelarias, el resultado puede ser doble: alivio de precios para restauración y retail (mejorando el acceso al producto) pero también presión competitiva sobre flotas y lonjas europeas, especialmente en el Mediterráneo y el Atlántico sur europeo, donde el fresco y el congelado compiten por el mismo consumidor.

Aquí aparece el debate del “shock”: asociaciones como Confcooperative Fedagri pesca han proyectado que una liberalización progresiva podría elevar importaciones desde India entre un 20% y un 30%, hasta superar los 220 millones de euros anuales (estimación asociativa, no cifra oficial). Aunque el aviso nace en Italia, la lógica es comunitaria: si se abaratan calamar, sepia y crustáceos en el mercado único, el ajuste de precios no se queda en un país.

Ahora bien, hay un freno que también es europeo: las nuevas exigencias de control y trazabilidad. Desde el 10 de enero de 2026 está en vigor la certificación digital de capturas para pro-

ductos pesqueros que entren en la UE (sistema CATCH), diseñada para reforzar el combate contra la pesca INDNR. En el arranque ya se están reportando fricciones operativas en frontera, lo que puede añadir costes y demoras que amortigüen parte del efecto “arancel cero”, al menos durante la curva de aprendizaje.

Qué mirar desde una óptica europea (y de precios):

- Calendarios reales de desarme arancelario (qué baja a cero, cuándo y con qué listas).

- Reglas de origen (para evitar triangulaciones) y cláusulas de salvaguardia si un segmento se desestabiliza.

- Capacidad de control y cumplimiento documental (si el filtro anti-INDNR funciona, cambia el volumen “real” que llega).

- Efecto acumulativo con otros procesos comerciales (por ejemplo, Mercosur) sobre categorías donde manda el precio.

En síntesis: el acuerdo UE-India es geopolítica y macroeconomía, sí, pero en pescado puede convertirse en algo mucho más tangible: un reajuste de precios de referencia en los productos más import-dependientes de Europa. Beneficia a quien compra y transforma; inquieta a quien captura y vende en origen. Y en el medio, el nuevo control digital decidirá si la apertura se convierte en competitividad ordenada... o en una guerra de precios.

Davos 2026 se reafirma que el futuro del sistema alimentario pasa por el mar

Davos, el gran termómetro anual del World Economic Forum cerró su edición 2026 con una imagen doble: ruido arriba —tensiones comerciales, incertidumbre estratégica, fragmentación— y un mensaje de fondo que se coló en muchos debates sin necesidad de titulares estridentes: el sistema alimentario ha dejado de ser solo “mercado” para convertirse en “infraestructura crítica”.

En esa lectura encaja el análisis trasladado por la Fundación Europea para la Innovación y la Tecnología IN-TEC: gobiernos, reguladores e inversores están revalorizando la alimentación por su capacidad de garantizar suministro y estabilidad a largo plazo, no solo por precio o volumen. Y, dentro de ese giro, los productos del mar se colocan en el centro del tablero por su papel como proteína clave y por su conexión directa con la “economía azul” que Davos decidió subrayar este año.

El propio Foro empujó esa agenda con “Blue Davos” y la idea de 2026 como “Year of Water”: más foco en el ciclo del agua, los océanos y su vínculo con prosperidad, clima y seguridad. No fue un guiño estético; fue una señal política y económica: sin gestión del agua y del mar, no hay resiliencia alimentaria creíble.

En paralelo, varias sesiones pusieron nombre a lo que muchos actores del sector llevan años advirtiendo: cuando la comida se convierte en seguridad, la cadena ya no puede permitirse opacidad. En el programa oficial, ese enfoque se tradujo en conversaciones sobre estabilidad, riesgos climáticos y volatilidad logística como

factores que pueden tensionar precios, abastecimiento y cohesión social.

Ahí es donde el mar gana protagonismo: el Foro viene insistiendo en que la producción de “blue foods” (pesca, acuicultura, algas, etc.) puede ser un vector de crecimiento y de soberanía alimentaria —especialmente si se combina innovación, inversión y gobernanza—. Pero la tesis tiene una condición: el valor del producto del mar se consolida solo si la cadena “mar-industria” funciona con coherencia y credibilidad, desde el origen hasta el consumidor.

La palabra clave, por tanto, no es “producir más”, sino “producir mejor” y documentar mejor. Y ahí Davos conectó con una tendencia regulatoria que ya está aterrizando en los mercados: la digitalización del cumplimiento como nueva columna vertebral del comercio alimentario. En la Unión Europea, por ejemplo, 2026 arrancó con la entrada en vigor del certificado de captura digital para importaciones a través del sistema CATCH, precisamente para reforzar el cerco a la pesca INDNR (IUU) y mejorar la trazabilidad.

La Comisión Europea sitúa ese salto digital como parte de una modernización más amplia del control pesquero. Y, además, el calendario de trazabilidad “de lote” se vuelve más exigente: requisitos digitales desde enero de 2026 para productos frescos y congelados, con extensión a preparados y conservas en 2029, según documentación técnica difundida en el marco de la reforma.

Zamakona Yards bota al agua el "Eidsvaag Aurora", primer buque híbrido de 71 metros

El astillero Zamakona Yards ha alcanzado un nuevo hito industrial con el lanzamiento del "Eidsvaag Aurora", el primero de los dos buques de alimentación para peces de 71 metros contratados por la naviera noruega 'Eidsvaag Aurora'. La botadura se celebró el 16 de enero y contó con la presencia de representantes del armador, en un acto que refuerza la carga de trabajo de alto valor añadido en la construcción naval vasca y su especialización en embarcaciones técnicas para sectores en expansión como la acuicultura.

El proyecto responde a una necesidad muy concreta en el norte de Europa: asegurar la logística de alimento para cientos de granjas marinas, en una industria que se ha desplazado progresivamente hacia operaciones más expuestas y exigentes en términos de seguridad, precisión de entrega y continuidad operativa. En este caso, el diseño conceptual del buque se realiza desde Kongsberg Maritime AS, que además aporta un paquete tecnológico pensado para operar cerca de plataformas de granjas con alta fiabilidad y control.

Precisión, estabilidad y posicionamiento dinámico

Según la información difundida por Kongsberg, estos buques —de diseño NVC 4022— se incorporarán a la flota de Eidsvaag para abastecer piscifactorías en las costas de Noruega e Islandia, y su ta-



Botadura del 'Eidsvaag Aurora'

maño responde a la eficiencia logística de atender entre 400 y 500 granjas a lo largo del litoral noruego.

El diseño incorpora una forma de casco optimizada para operar con seguridad en condiciones de mar relevantes (oleaje significativo), e integra Posicionamiento Dinámico (DP), un sistema clave para mantener el buque estable y "clavado" junto a las instalaciones mientras realiza la transferencia del alimento.

Kongsberg detalla también parte del equipamiento: thrusters azimutales, hélices transversales y sistemas de control y DP, orienta-

dos a maniobrabilidad fina y a la exigente operativa de "estación" en el entorno de granja.

Propulsión híbrida diésel-eléctrica y transición energética en el mar

Uno de los elementos más relevantes del "EIDSVAAG AURORA" es su sistema de propulsión híbrido diésel-eléctrico, una solución que combina generación convencional con apoyo eléctrico para reducir consumo y emisiones, y que encaja con las demandas regulatorias y ambientales de la cadena de valor del salmón.

Medios sectoriales apuntan a que los buques incorporan paquetes de baterías (se cita una capacidad de 860 kW) y motores con flexibilidad de combustible para poder operar con biodiésel si se requiere, además de dejar abierta la puerta a configuraciones futuras con combustibles alternativos cuando estén más disponibles. Kongsberg, por su parte, subraya que la energía de batería puede emplearse para funciones como "spinning reserve" o "peak shaving", y para habilitar operación sin emisiones en puerto.

Capacidad de carga: cerca de 2.000 toneladas y doble sistema saco/silo

El "Eidsvaag Auroara" está concebido como un auténtico "camión del mar" para pellets de pienso: la información del proyecto sitúa su capacidad en torno

a las 2.000 toneladas, combinando alimento ensacado y en silos, con sistemas internos de transporte para asegurar una entrega rápida y precisa.

En el comunicado técnico, Kongsberg precisa una capacidad total de 1.900 toneladas y destaca la importancia de la exactitud en la entrega, con instrumentación sensible para garantizar cantidades exactas, un aspecto crítico cuando el suministro se convierte en el “pulso” diario de una explotación acuícola.

Un contrato que consolida la especialización vasca en buques medianos de alto valor

La botadura llega, además, con un horizonte de entregas ya marcado:

Kongsberg y la prensa especializada sitúan la entrega de las dos unidades en 2026, reforzando la cartera de actividad de Zamakona en un nicho donde Europa compite por contenido tecnológico, integración de sistemas y soluciones de eficiencia energética, más que por grandes series. En un mercado marítimo que está reconfigurando prioridades —descarbonización, automatización, seguridad operativa—, el ‘Eidsvaag Aurora’. funciona como una señal clara: el naval vasco se está ganando el sitio en proyectos donde la ingeniería, la maniobrabilidad y el rendimiento ambiental son la mercancía principal.

Y con el segundo buque gemelo aún por completar, Zamakona consolida

un relato industrial que mira al norte de Europa... pero se construye desde la ría.

Principales características del “EIDSVAAG AURORA”

El buque lanzado por Zamakona presenta los siguientes parámetros principales difundidos por la propia comunicación del proyecto:

Eslora: 71,10 m

Manga: 17,60 m

Puntal: 5,8 m

Velocidad: 13,5 nudos

Carga: ~2.000 t de alimento (saco y silo)

Propulsión: híbrida diésel-eléctrica.



OLIVEIRA

SUPER ATLANTIC®
SUPER YELLOW FIN®
GREEN STRAND®



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

LISBON BRANCH
Urbanização da Portela
Av. da República, 1 e 1A
2040 - 201 Portela LRS
T +351 218 402 400
F +351 218 441 100

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





Uno de los bateiros construidos por Nodosa, en plena actividad.

Nodosa vuelve a las rías para construir dos bateiros de acero para Proinsa y Barlovento

El astillero Nodosa refuerza su vínculo histórico con la acuicultura gallega y regresa a uno de sus nichos fundacionales: la construcción de bateiros para el trabajo en las rías. La compañía con base en Marín fabricará dos nuevas unidades — una para la coruñesa Proinsa y otra para la arousana Barlovento— en una operación que, además de alimentar la renovación de flota del sector mejillero, consolida carga de trabajo para los próximos ejercicios. El astillero mantiene cinco unidades de nueva construcción en cartera y horizonte de actividad hasta 2027. La noticia supone un giro con sabor a origen. Nodosa nació fabricando embarcaciones auxiliares ligadas a la acuicultura y, aunque en las últimas décadas se ha adentrado en buques de mayor porte, el “barco de batea” continúa siendo una pieza clave en el eco-

sistema industrial de las Rías Baixas: operación diaria en zonas de cultivo, logística entre polígonos de bateas y capacidad para trabajar con seguridad en condiciones cambiantes. Dos pedidos, dos rías, un mismo enfoque: robustez y maniobra. Los dos encargos responden a una misma lógica empresarial: sustituir unidades y apostar por cascos de acero para ganar en fiabilidad, robustez y seguridad, con la vista puesta incluso en la posibilidad de realizar cambios de ría cuando el negocio lo requiera.

Bateiro para Proinsa: 23,2 metros de eslora y 7,5 de manga, con entrega prevista en 2026.

Bateiro para Barlovento: 22,2 metros de eslora y 7,0 de manga, con entrada en servicio planificada en 2027 para encajar con su calendario de renovación.

En ambos casos, los buques incorporarán hélices de maniobra a proa para mejorar la operatividad en espacios reducidos y maniobras de precisión, un factor determinante en entornos de bateas, muelles y fondeos con tráfico constante.

Detrás de estos pedidos hay dos firmas con peso propio en la cadena del mejillón. Proinsa (Promotora Industrial Sadense) nació en Sada y forma grupo con la depuradora Demarlosa y Vitalmar. Es considerada como uno de los grandes productores individuales del sector y opera un volumen muy relevante de bateas (en el entorno de un centenar).

Por lo que respecta a Barlovento, con sede en Porto Meloxo (O Grove), cuenta con producción propia gracias a 11 bateas repartidas entre las rías de Arousa y Pontevedra.

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



Bureau Veritas y Astilleros de Murueta identifican sinergias dentro del PERTE Naval

En la carrera por modernizar la construcción naval española, la competitividad ya no se mide solo en acero y plazos de entrega: se mide en datos, trazabilidad y documentación sin fricciones. Con ese telón de fondo, Bureau Veritas y Astilleros de Murueta han reforzado su colaboración tras un encuentro estratégico celebrado a finales de enero, con el foco puesto en identificar sinergias dentro del PERTE Naval y, en particular, en el proyecto tractor INNCODIS.

Según la información difundida por Bureau Veritas, en la reunión participaron Jaime Pancorbo y Ricardo Iparraguirre por parte de la compañía de inspección y certificación, junto a Miguel Martín en representación del astillero vizcaíno. El objetivo: pasar de la declaración de intenciones a un mapa de oportunidades concretas que permita aterrizar, en procesos reales de astillero, las palancas de digitalización que promueve el PERTE. El proyecto INNCODIS se ha convertido en una de las vías más observadas del PERTE Naval por su ambición: transformar los procesos tradicionales mediante metodologías y herramientas que faciliten un intercambio más eficiente y estandarizado de información entre astilleros y entidades de verificación. En la práctica, esto implica reducir “cuellos de botella” documentales, mejorar la coherencia técnica y reforzar la trazabilidad a lo largo del ciclo de vida del buque, desde el diseño hasta la supervisión y las modificaciones.

La lógica industrial es clara: cuando



Ricardo Iparraguirre, Miguel Martín y Jaime Pancorbo.

la documentación técnica viaja tarde, incompleta o con versiones cruzadas, el riesgo se multiplica (retrabajos, demoras, dudas de conformidad). El planteamiento de INNCODIS apunta justo al punto sensible: crear entornos colaborativos donde el dato sea único, verificable y compartible con garantías, acortando tiempos de revisión y disminuyendo riesgos operativos derivados de inconsistencias. Este impulso encaja con el marco general del PERTE. El Ministerio de Industria y Turismo recuerda que el PERTE Naval, aprobado en 2022, se orienta a diversificar el sector, avanzar en digitalización, mejorar la sostenibilidad y reforzar capacidades y empleo en toda la cadena de valor. En términos de escala, el Plan de Recuperación del Gobierno de España sitúa el PERTE Naval en una inversión total prevista de 1.460 millones de euros (con 310 millones de contribución pública y 1.150 millones de inversión privada), y fija como horizonte mejorar competitividad y

empleo en un mercado global especialmente exigente.

INNCODIS, además, se apoya en un ecosistema de empresas tecnológicas e industriales. Una de las referencias públicas del proyecto, difundida por el ámbito de ingeniería participante, señala un equipo con compañías como Scipedia, Oktics, COMPASS Ingeniería y Sistemas, junto a Bureau Veritas y Astilleros de Murueta, para desplegar soluciones orientadas a la interoperabilidad y al seguimiento digital del avance productivo. Más allá del anuncio, el movimiento tiene lectura sectorial; sociedades de clasificación y astilleros están llamados a entenderse mejor si España quiere ganar velocidad sin perder rigor. Y la colaboración reforzada entre Bureau Veritas y Astilleros de Murueta apunta a un objetivo tan simple como decisivo: que la digitalización deje de ser un “proyecto paralelo” y pase a ser la forma normal de construir y verificar. 



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



Europêche, Seafood Europe, Copa-Cogeca y la EAPOn solicitan mayores ajustes en la normativa de control.

La cadena pesquera europea pide a Bruselas “correcciones urgentes” al nuevo control por su impacto “desproporcionado”

Europêche y sus socios de transformación, comercio y acuicultura reclaman al comisario Costas Kadis más flexibilidad, una moratoria técnica y ajustes en tolerancias para evitar sanciones involuntarias y interrupciones logísticas.

El sector pesquero europeo ha elevado el tono ante la aplicación del nuevo Reglamento de Control de la Pesca y ha pedido a la Comisión Europea medidas correctoras “inmediatas” para frenar lo que considera consecuencias desproporcionadas sobre la flota, la cadena comercial y las administraciones nacionales. La advertencia llega por carta dirigida al comisario Costas Kadis y suscrita por Europêche —

de la que forma parte la española Cepesca— junto a entidades representativas de transformadores, acuicultura y comercio, como Seafood Europe, Copa-Cogeca y la EAPO.

El núcleo del conflicto está en la entrada en vigor progresiva del Reglamento (UE) 2023/2842 —la reforma del

marco comunitario de control— y, sobre todo, en la capa digital que lo acompaña. Desde el 10 de enero de 2026 se ha hecho obligatorio el uso del sistema europeo de certificación electrónica para determinadas operaciones vinculadas a los certificados de captura, un salto tecnológico que la Comisión defiende como pieza clave contra la pesca ilegal y para reforzar la trazabilidad.

Según las organizaciones firmantes, la nueva arquitectura regulatoria está disparando las obligaciones administrativas y operativas sin que exista una correspondencia clara con las necesidades reales de control, lo que —afirman— vulnera el principio de proporcionalidad. En el foco sitúan la aplicación práctica de los artículos 14 y 58 y el funcionamiento del sistema digital asociado, sobre los que varios Estados miembros ya trasladaron preocupaciones en el último Consejo AGRIFISH, con España liderando la alerta sobre dificultades “en condiciones reales de pesca”.

Uno de los puntos más sensibles es la obligación de declarar capturas “desde cero kilogramos” y la aplicación estricta del margen de tolerancia. El sector sostiene que, en pesquerías mixtas y especialmente en buques de menor tamaño, ese nivel de exactitud resulta técnicamente imposible de cumplir a bordo, y que convierte el cumplimiento en una carrera de obstáculos donde aumenta el riesgo de infracciones involuntarias. A su juicio, el efecto colateral no es menor: además de distorsionar el análisis de riesgos, puede afectar a la seguridad en la navegación y complicar el acceso a determinadas ayudas comunitarias.

La segunda gran alarma se sitúa tierra adentro: las “deficiencias técnicas” del sistema están provocando —según el sector— retrasos, sobrecostos y fricciones en la cadena de suministro, con un traslado de carga administrativa a los operadores europeos incluso cuando los exportadores y autoridades de terceros países no están en condiciones de operar de forma homogénea. En las últimas semanas, distintas compañías han denunciado bloqueos y cuellos de botella en puertos por incidencias informáticas y por la necesidad de introducir manualmente grandes volúmenes de datos, con mercancía retenida y riesgo de pérdidas por calidad.

A ello se suma, advierten, una zona gris jurídica: quién responde de qué y cómo deben cumplimentarse ciertos certificados de captura. Esa falta de claridad, señalan, está

-Europêche y aliados exigen a Bruselas correcciones inmediatas al control digital pesquero



Un inspector hace un seguimiento de la faena de un barco.

generando inseguridad legal y prácticas desiguales entre Estados miembros, con conflictos evitables durante los controles. Para un mercado tan integrado como el europeo, la consecuencia es doble: incertidumbre operativa para las empresas y una aplicación asimétrica que puede acabar creando ventajas o penalizaciones según el país de entrada o el criterio de la autoridad competente.

En su carta, la cadena pesquera pide correcciones concretas: tolerancias razonables para desviaciones inferiores a 100 kilos en estimaciones, evitar que errores técnicos menores se traten como infracciones graves, aplazar la plena implantación del sistema digital hasta enero de 2027 permitiendo la coexistencia con mecanismos actuales, y retrasar la trazabilidad digital del artículo 58 —en especial para productos del capítulo 03— al menos hasta 2029. El mensaje, en suma, es que la lucha contra la pesca ilegal y el refuerzo de la trazabilidad son objetivos compartidos, pero no “a costa” de la seguridad, la competitividad y la viabilidad de miles de empleos.

En Bruselas, el comisario Kadis ha reconocido públicamente las dificultades de implementación trasladadas por varios gobiernos y operadores, y ha apuntado a la necesidad de ajustes técnicos, en un equilibrio complejo entre ambición regulatoria y aplicabilidad. La batalla, sin embargo, se juega ahora en el terreno práctico: si la Comisión logra estabilizar los sistemas, aclarar responsabilidades y modular exigencias sin erosionar el objetivo de control, o si, por el contrario, la transición digital termina convirtiéndose — como advierte el sector — en un freno competitivo y logístico para la pesca y la industria alimentaria del mar en Europa.

De las presiones al BOE

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en vista de las presiones, acordó con el sector y publicó en el Boletín Oficial del Estado una resolución para garantizar la aplicación eficaz del Reglamento europeo de Control de la pesca, introduciendo ajustes operativos que buscan encajar las nuevas obligaciones —vigentes desde el 10 de enero— con el día a día de la flota española.

La norma parte de una realidad: la mayor parte de los barcos nacionales faena en caladeros cercanos, hace mareas cortas y regresa a su puerto base. Por eso, el preaviso de cuatro horas que fija la regla general europea para notificar la llegada se considera poco realista en muchos casos. La resolución, amparada en el margen que permite la propia regulación comunitaria, habilita que la notificación previa pueda realizarse cuando el buque pone rumbo a puerto, sin que —subraya el ministerio— se debilite el control.

Ese alivio no es universal. Para las flotas que operan a mayor distancia o para pesquerías con exigencias específicas, se mantienen los plazos y medidas ya vigentes, con el objetivo de que las labores de control e inspección sigan plenamente garantizadas.

Otro punto sensible es el de las capturas de pequeño volumen. La resolución reconoce que estimar con precisión a bordo cantidades inferiores a 50 kilos puede ser técnicamente difícil con los medios disponibles y en condiciones de trabajo que afectan también a la seguridad. Por ello, aclara que las inexactitudes en esas cantidades no serán infracción, siempre que en la declaración de desembarque se reflejen con exactitud las capturas por especie. De este modo, se mantiene la



Los pescadores piden que se module la normativa de control.

El ministerio enmarcaba la resolución como respuesta a las dificultades trasladadas por el sector y como cumplimiento del compromiso alcanzado

obligación de registrar todo “desde el kilo cero”, pero sin penalizar los márgenes inevitables cuando la operativa impide un cálculo fino en plena maniobra.

El ministerio enmarcaba la resolución como respuesta a las dificultades trasladadas por el sector y como cumplimiento del compromiso alcanzado en la reunión de la Secretaría General de Pesca con sus representantes. El titular del departamento, Luis Planas, insistía en la doble línea del Ejecutivo: “control riguroso” y, a la vez, certidumbre y eficacia para que las flotas puedan operar sin un laberinto administrativo.

Con el foco ya puesto en Bruselas, el Gobierno anuncia que el 26 de enero había solicitado en el Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca de la UE una modificación del Reglamento (UE) 2023/2842 para dotar al régimen de control de “mayor claridad y flexibilidad”, en consonancia con la operativa de la flota española. El mensaje final es político y práctico: ajustar la norma para que controle mejor, pero también para que se pueda pescar sin convertir cada marea en una carrera contra el formulario

Pesca de bajura y Reglamento de Control: la necesidad de una norma proporcional



Máximo Díaz, de la Cofradía de Celeiro.

M.M DIAZ

En fechas recientes se escribió mucho, a nivel nacional, en los medios de comunicación (prensa, radio, tv, redes sociales...), sobre la problemática de la pesca costera y de bajura; y sinceramente no es para menos porque España con 7.500 km de costa y 12.000 barcos artesanales tiene argumentos suficientes como para alzar la voz, y manifestar sus inquietudes y su potencial pesquero de carácter primario.

La reciente flexibilización anunciada por el Gobierno español (SGP_MAPA), en la aplicación del Reglamento de Control de la Unión Europea ha supuesto un alivio provisional para la pesca costera de bajura, tras un periodo de incertidumbre y la movilización estatal del sector; pero que nadie se engañe “se ganó una batalla, pero no la guerra”. Sin embargo, esta medida debe entenderse como lo que realmente es: una victoria parcial y transitoria, no la resolución definitiva de un problema de fondo que sigue abierto y cuyo desenlace se decidirá en Bruselas. Así pues el riesgo existe, tal y como está la normativa del Reglamento constituye un peligro latente y silencioso, es real y total, no podemos volver a caer en la inacción, tenemos la urgencia de luchar por modificar el Reglamento de Control, por adaptarlo y flexibilizarlo, sin renunciar al control, por ahí pasa la clave para la supervivencia del sector.

El Reglamento persigue objetivos legítimos —trazabilidad, lucha contra la pesca ilegal y sostenibilidad de los recursos...— que la pesca costera de bajura comparte plenamente siempre que sea proporcional. El conflicto surge en su aplicación rígida y homogénea, diseñada para flotas industriales y grandes buques, pero impuesta sin adaptación a una flota artesanal caracterizada por su pequeño tamaño, limitaciones técnicas, tripulaciones reducidas y una fuerte dependencia de un entorno marino imprevisible. La pesca costera de bajura es una actividad esencial desde el punto de vista social, económico y territorial. Genera empleo, fija población en las zonas costeras y se apoya en artes selectivas y de bajo impacto ambiental. Someterla a una carga burocrática desproporcionada no refuerza el control, sino que incrementa la inseguridad jurídica, el riesgo laboral y el abandono de la actividad.

Por ello, la flexibilización lograda debe ser el punto de partida para una acción política decidida. España debe liderar la

defensa en Bruselas contra un reglamento que ignora nuestra realidad, como quedó de manifiesto recientemente con la movilización de protesta a nivel nacional. Solo con normas adaptadas a la realidad del mar y de quienes lo trabajan será posible garantizar el control sin poner en riesgo la viabilidad, la seguridad y el futuro de un sector clave para nuestras costas. Es el momento de pedir voz en Bruselas porque el futuro de la pesca costera de bajura y artesanal se debate ahora entre redes y reglamentos, y es evidente que quien no conoce el mar y sus flotas legisla desde tierra firme sin saber que el mar no es una oficina. Legislar desde tierra pone en riesgo el presente y futuro de este segmento de flota, es una especie de asedio burocrático que pone en entredicho la subsistencia de este segmento de flota. La medida de flexibilización propuesta por SGP (MAPA), a los representantes sectoriales debe ser el punto de partida para una revisión profunda y honesta del Reglamento de Control en lo que afecta a la flota de bajura. Ahora es cuando hay que exigir al Gobierno de España, y al conjunto de las fuerzas políticas, -que nos representan en Europa-, voluntad real para una normativa más justa, proporcionada y adaptada a la realidad del sector. El sector necesita respaldo político total, seguridad jurídica y tiempo para adaptarse. Necesita que se le escuche no solo cuando protesta, sino cuando propone. Y necesita que se entienda que sin pesca de bajura no hay relevo generacional, no hay economía azul equilibrada ni hay vida en muchos de nuestros puertos. El mensaje debe ser claro y firme: reforzar el Reglamento de Control no significa endurecerlo indiscriminadamente, sino hacerlo más inteligente y eficaz. Y eso pasa, necesariamente, por contemplar excepciones, exenciones específicas, y soluciones técnicas adaptadas a la pesca de bajura. No se trata de debilitar el control, sino de evitar que una mala aplicación de la norma sea lesiva y dañina para los intereses de un colectivo que ya afronta suficientes desafíos.

Queda mucho trabajo por delante. La contienda continúa y exige constancia, unidad y determinación. Pero si algo ha demostrado esta primera batalla es que los intereses de la flota de bajura se pueden y se deben defender con firmeza. En Bruselas se decide el futuro, y allí no puede faltar la voz de quienes faenan cada día a pocas millas de la costa, sosteniendo una actividad esencial que merece normas justas y adaptadas a su

realidad; Bruselas debe dejar de ser un muro inaccesible y escuchar al sector para no asediado de forma abrupta e innecesaria. España tiene ahora la responsabilidad y la oportunidad de liderar en la Unión Europea, -donde está el frente decisivo-, una reforma del Reglamento de Control que introduzca proporcionalidad, flexibilidad y un régimen diferenciado para la pesca costera de bajura y artesanal. El Gobierno español, como Estado miembro de la UE, tiene un rol clave en el Consejo de la UE y en las negociaciones trilaterales (Comisión, Parlamento y Consejo). Puede impulsar modificaciones al Reglamento (UE) 2023/2842 mediante posiciones conjuntas, enmiendas o derogaciones parciales, especialmente para la pesca de bajura artesanal.

Argumentario para modificar el Reglamento de Control

A la hora de defender la pesca costera y de bajura disponemos de un argumentario sólido, integrando de forma clara y contundente las embarcaciones de pequeño porte y las dificultades propias del medio marino, para que pueda usarse tanto en documentos técnicos como en discurso político o reivindicativo en Bruselas.

La normativa fue pensada en tierra firme, y no bien pensada y aplicada para el mar; el Reglamento introduce una lógica administrativa propia de entornos terrestres, estables y predecibles, trasladándola sin adaptación a un medio que es, por definición, incierto. Esto genera: incumplimientos involuntarios, sanciones desproporcionadas, e inseguridad jurídica permanente. No se puede legislar el mar como si fuera un despacho, y menos aún cuando se trata de pesca artesanal.

1. La normativa no se adapta a la realidad de la pesca de bajura

El nuevo Reglamento de Control (Reglamento UE 2023/2842) impone obligaciones de notificación y registro electrónico de capturas que no se ajustan al

trabajo en embarcaciones pequeñas con un radio operativo y mareas cortas y sin tripulación técnica especializada. Esto representa una desconexión total entre la legislación y cómo se opera en la práctica en faenas costeras de menos de 24 h. Las organizaciones del sector denuncian que la normativa fue elaborada “desde despachos alejados del mar”, sin experiencia directa de las particularidades del trabajo artesanal, lo que resulta en reglas practicables sólo desde un punto de vista burocrático, no realista. Exceso de burocratización.

Desde las instituciones pesqueras demandamos una mayor flexibilidad para estas pesquerías. Aunque el Reglamento pretende modernizar y armonizar el control pesquero en toda la UE, no respeta las características específicas de la pesca costera y artesanal, lo que podría traducirse en un trato desigual frente a flotas mayores o industriales. La pesca costera de bajura necesita un control proporcional y seguro, porque de lo contrario las normas pueden llevar a la paralización y/o desaparición de esta flota tradicional, alterando gravemente el tejido social y económico de numerosas comunidades costeras que dependen de esta actividad a lo largo del litoral gallego y estatal.

2. Amenaza a la viabilidad económica del sector que labora en un entorno inhóspito

El medio marino donde labora esta flota es un entorno inhóspito, cambiante y totalmente imprevisible. Un hábitat hostil por naturaleza donde influyen mareas, oleaje, balanceo, viento, corrientes, humedad, salinidad, corrosión..., y los cambios meteorológicos bruscos. Las obligaciones de declarar capturas desde el “kilogramo cero”, de preavisar llegada al puerto con varias horas de antelación y de pesar en condiciones peligrosas generan inseguridad jurídica y riesgo de sanciones injustas, lo que puede poner en jaque la economía de miles de pescadores artesanales.

Entra en conflicto directo el exigir y obligar a los marineros el manipular dispositivos electrónicos para registrar pesajes y comunicaciones en cubierta, mientras el barco está faenando y en marcha; no solo es poco realista sino que implica un incremento injustificado del riesgo de siniestralidad y accidentes laborales (riesgo de accidentes, caídas al mar, errores de maniobra...), en un sector que ya es de por sí de alta peligrosidad.

Es evidente que la carga administrativa es desproporcionada por las limitaciones físicas y técnicas a las que aludimos al no estar los barcos diseñados para operar con sistemas digitales o de pesaje. La complejidad de la norma lleva aparejado riesgo real operativo y de navegación, pérdidas de tiempo, dinero y productividad

Tomen nota los señores legisladores y los políticos porque “la prioridad en el mar debe ser siempre la seguridad de las tripulaciones, y no el cumplimiento burocrático”

3. Castigo injusto a quienes ya pescan de forma sostenible

Por último y para rematar, en mi humilde opinión, quisiera resaltar así mismo que la pesca costera de bajura artesanal siempre destacó por aportar especies de gran variedad, calidad y frescura; pero además es un segmento que tiene bajo impacto ambiental, usa artes selectivas, y está ligada al conocimiento tradicional del medio marino. Aplicar un control excesivo y rígido a estas flotas no mejora la sostenibilidad, pero sí acelera su desaparición, beneficiando indirectamente a modelos más industrializados.

“España y Europa deben salvar la pesca costera de bajura: por seguridad alimentaria, sostenibilidad, empleo, conocimiento tradicional y para evitar que la burocracia mate un sector vital.”
¡SALVEMOS LA PESCA COSTERA DE BAJURA!

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



Del papel al muelle: cómo nació el reglamento de control pesquero que puso a la bajura en pie de guerra

La huelga del 19 de enero de 2026 no fue un arrebató: fue el desenlace visible de cinco años de negociación —desde la propuesta de la Comisión en 2018 hasta el acuerdo político de 2023— y de un calendario que prometía adaptación, pero acabó chocando con la realidad del muelle. El nuevo control europeo, diseñado para modernizar y digitalizar la pesca, “mordió” por fases hasta aterrizar en la bajura el 10 de enero. En los puertos, la lectura es otra: más pantallas, menos margen, y el miedo a una pesca “a la defensiva”. El paro buscó forzar al Ministerio a flexibilizar criterios antes de que el reglamento se convierta en una máquina de sanciones. Lo técnico y lo político se mezclaron en un mismo cable: el de la trazabilidad. Y el conflicto estalló cuando el oficio sintió que la norma se escribía demasiado lejos de la costa.

La huelga del pasado 19 de enero de 2026 no surgió de un calentón. Llega al final de un camino largo, técnico y políticamente áspero: la reforma del sistema europeo de control de la pesca, aprobada en 2023 y desplegada de forma escalonada hasta final de década.

En los muelles, sin embargo, la sensación es otra: “lo sabíamos, sí, pero aplicarlo así es imposible”. El paro —con barcos amarrados y lonjas cerradas en numerosos puertos— pretende forzar al Ministerio a adoptar medidas urgentes y criterios de aplicación que, según las cofradías, eviten que el nuevo control se traduzca en una cascada de sanciones y una pesca “a la defensiva”.

La génesis se sitúa en mayo de 2018, cuando la Comisión Europea presentó una propuesta para revisar el régimen de control, con un objetivo declarado: modernizar, simplificar y

-La huelga del 19 de enero culminaba cinco años de negociación del control pesquero europeo. La bajura denuncia burocracia, inseguridad jurídica y riesgo sancionador

adaptar las reglas a la Política Pesquera Común reformada en 2013 y a la obligación de desembarque introducida gradualmente entre 2015 y 2019.

La reforma no era menor: tocaba el núcleo del control europeo (Reglamento 1224/2009) y empujaba a la pesca hacia un modelo donde la trazabilidad y la inspección descansan cada vez más en la digitalización: localización, notificación electrónica y armonización de sanciones.

2021: primeras alarmas en la flota antes de aprobarse la norma

El sector empezó a encender las luces rojas mucho antes de que hubiera texto definitivo. En 2021, con el debate aún abierto, el Parlamento y el Conse-

jo fijaron sus posiciones y arrancó la fase de negociación intensa.

En paralelo, España comenzó a preparar el terreno tecnológico. En septiembre de 2021, el Ministerio explicó un proyecto piloto para desarrollar una aplicación móvil pensada para flota artesanal, a testear en 150 embarcaciones, con foco en geolocalización y envío de capturas, dentro del PRTR.

Aquel movimiento, concebido como anticipación, fue leído por parte del sector como señal de lo que venía: más controles, más pantallas, menos margen para el “oficio” tradicional, sobre todo en mareas cortas y barcos pequeños.

2023: el acuerdo político se cierra y llega el Reglamento (UE) 2023/2842

Tras años de negociación, el acuerdo interinstitucional se alcanzó en el trílogo político del 30 de mayo de 2023. La reforma se presentó como una revisión “completa” del sistema, con cambios clave: localización de buques, notificación electrónica de capturas, control de pesca recreativa, trazabilidad digital y sanciones más armonizadas.

El texto final se aprobó como Reglamento (UE) 2023 / 2842, firmado el 22 de noviembre de 2023. Entre sus elementos más sensibles está el seguimiento electrónico remoto (con CCTV) para buques de la UE de 18 metros o más considerados de alto riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque.

También se reforzó el principio de “todo queda registrado”: localización de todos los buques con una exención hasta 2030 para determinados segmentos de pequeña escala, y un cuaderno simplificado para los menores de 12 metros cuando llegue su turno de aplicación.



Las condiciones de trabajo en la mar impiden el cumplimiento de algunos aspectos de la normativa de control.

-Bruselas habla de modernización y trazabilidad; los puertos, de maniobras y multas. Cofradías piden umbrales, preavisos realistas y flexibilidad operativa.

Un reglamento con calendario: entra en vigor en 2024, pero “muere” por fases

Aquí está la clave que explica el choque de enero: el reglamento entra en vigor el 9 de enero de 2024, pero su aplicación se reparte.

El propio articulado fija un despliegue escalonado, con hitos en julio de 2024, enero de 2026 y enero de 2028, además de transitorias y desarrollos técnicos. Esa “gradualidad” fue vendida como tiempo para adaptarse.

En el mar se entendió como un reloj que corría, inevitable, hacia un día en el que lo teórico se convertiría en obligación sancionable.

10 de enero de 2026: el día en que el control aterriza en la bajura

Ese día llegó. Diversas informaciones sectoriales y medios locales sitúan desde el 10 de enero la entrada en vigor operativa de exigencias que afectan especialmente a embarcaciones de bajura (por ejemplo, las de más

de 12 metros en varias obligaciones), con nuevas cargas de notificación y registro.

El paquete, explicado en puertos tan distintos como Vigo, Cantabria o la Marina Alta, se concreta en medidas que el sector considera desconectadas de su rutina:

la obligación de notificar con antelación la entrada a puerto (se citan cuatro horas), y el registro de capturas desde el llamado “kilo cero” (declarar incluso cantidades mínimas por especie), todo ello con el patrón gestionando navegación y burocracia a la vez.

La tensión no es solo por el trámite: es por lo que implica si se incumple. Las cofradías hablan de inseguridad jurídica y de un control “a ciegas” cuando no hay sistemas de pesaje precisos a bordo ni condiciones para clasificar con el barco cabeceando.

El punto español: umbrales, criterios y el margen de maniobra

En este tramo, el debate ya no es únicamente europeo, sino también español: cómo se aterriza la norma. Cepesca y otras organizaciones han pedido al Ministerio que no elimine el umbral mínimo de 50 kg para determinadas declaraciones en el diario electrónico y que no se imponga un límite horario fijo para la notificación previa, alegando proporcionalidad y control basado en riesgo.

Las cofradías, por su parte, reclamaban una exención para mareas inferiores a 24 horas y un preaviso mucho más ajustado (se ha citado un máximo transitorio de 30 minutos), defendiendo que el propio marco permite modular para este tipo de operativa.



Tras la movilización de los pescadores, la Secretaría de Pesca Marítima flexibilizó las medidas de control.

Lo técnico y lo político se mezclaron en un mismo cable: el de la trazabilidad. Y el conflicto estalló cuando el oficio sintió que la norma se escribía demasiado lejos de la costa

Reunión en Madrid y pulso en los puertos

Con ese fondo, el lunes 19 se convirtió en un ultimátum con agenda: la protesta coincidiendo con una reunión en Madrid entre la Federación Nacional de Cofradías y la Secretaría General de Pesca.

Si la reunión ofrece un camino de flexibilización operativa, el paro podría quedar en aviso. Si no, las cofradías ya han dejado caer que decidirán los siguientes pasos en función del resultado del encuentro, con la posibilidad de prolongar la presión.

Una reforma pensada “lejos de la costa” que ahora se juega en el día a día

En Bruselas, la reforma se justificó con

palabras grandes: modernización, trazabilidad, lucha contra incumplimientos, datos más finos. En los puertos, la discusión se ha vuelto terrenal: si el control obliga a adivinar capturas antes de tiempo, si distrae al patrón en la maniobra, si convierte una jornada de pesca en una carrera de notificaciones.

Esa es la paradoja de esta semana: el Reglamento (UE) 2023/2842 nació para reforzar el cumplimiento... y lo que provocó fue un amarre masivo para pedir que, antes de exigirlo todo, se pueda pescar sin “salir a buscar multas”.

Compromiso

Hacer del transporte
marítimo una alternativa
eficiente y más sostenible

ARVI denuncia el “colapso” de CATCH y reclama un plan de ante riesgo de desabastecimiento pescado e impacto en el sector

La cooperativa de armadores de Vigo alerta de fallos “estructurales” en el nuevo sistema europeo de certificados de captura, obligatorio desde el 10 de enero

La implantación del sistema digital CATCH —la herramienta única de la UE para gestionar los certificados de captura de los productos pesqueros en importación, re-exportación y exportación— ha abierto un frente de máxima tensión entre el sector y la Administración. La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) remitió el 29 de enero un escrito urgente a la Secretaría General de Pesca en el que denuncia una puesta en marcha “muy defectuosa” que está convirtiendo los trámites aduaneros y sanitarios en un cuello de botella con impacto directo sobre la logística, los costes y el suministro de materia prima.

CATCH entró en vigor el 10 de enero de 2026 como sustituto del procedimiento en papel y como pieza central del refuerzo comunitario contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). La Comisión defiende que el sistema debe armonizar controles y mejorar la trazabilidad en un mercado que depende fuertemente del exterior: la propia UE recuerda que las importaciones de productos del mar representan una parte mayoritaria del consumo comunitario.

Sin embargo, ARVI sostiene que el despliegue se ha hecho “sin garantías de operatividad” y que está asfixiando tanto a buques de pabellón español que exportan como a sociedades mixtas con procesado en España que necesitan importar producto para abastecer líneas industriales. En el escrito, la organización describe un “desaguisado” administrativo con al menos once puntos críticos. Entre los más graves, cita la inestabilidad técnica —con caídas recurrentes—, límites de adjuntos “obsoletos” (con un tope que ha sido motivo de polémica en varios puertos europeos) y una burocracia que obliga a duplicar o triplicar la introducción de datos operativos (buque, conocimiento de embarque y contenedor), anulando, en la práctica, la promesa de simplificación.



La implantación del sistema digital CATCH ha generado tensión entre Administración y sector.

El núcleo del problema, según la cooperativa, es el tiempo: ARVI habla de demoras de hasta diez días en la revisión de solicitudes, un retraso que en mercancías perecederas o cadenas “just in time” se traduce en sobrecostes de almacenaje, demoras portuarias y reprogramación. La entidad advierte además de un efecto dominó: operadores logísticos habrían empezado a trasladar al mercado un incremento generalizado de tarifas por el sobreesfuerzo administrativo requerido.

El choque no es solo local. Medios internacionales han documentado acumulaciones de contenedores y retrasos en puertos del norte de Europa desde la entrada en vigor del sistema, en un contexto de incidencias informáticas y carga manual de datos. Y Bruselas, sin negar los problemas, ha defendido públicamente que CATCH “funciona” y que se han validado miles de declaraciones desde su arranque, subrayando que corresponde a los Estados miembros asegurar que sus operadores estén preparados y resolver la operativa diaria.

En España, la propia Administración ha reconocido limitaciones. Una nota del Consejo General de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros, tras reuniones con responsables del MAPA, recoge un diagnóstico coincidente: excesiva carga administrativa, duplicidades en altas de operadores y buques, carencias en bases de datos y, sobre todo, falta de interoperabilidad con terceros países, que obliga a introducir manualmente información compleja y multiplica el riesgo de error. El documento recuerda además que CATCH es un sistema “desarrollado e impuesto” por la Comisión Europea, con escaso margen de modificación nacional, y que España ha ido trasladando incidencias a los servicios comunitarios competentes.

ARVI sostiene que la respuesta recibida hasta ahora —un ajuste técnico puntual para aliviar alguno de los procesos— es insuficiente, más aún si se presenta como “temporal” mientras se estudia una solución de fondo. En esa línea, la cooperativa pide activar de inmediato un protocolo de contingencia, coordinar las medidas urgentes con la DG MARE de la Comisión Europea y aplicar una simplificación real que permita recuperar datos de sistemas precedentes de forma automática, evitando que la digitalización se convierta en un “peaje” adicional.

El aviso final de ARVI apunta al terreno más sensible: el abastecimiento. “Estamos ante un riesgo real de desabastecimiento y encarecimiento de los productos de la pesca”,



Javier Touza es el presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI).

advierte la organización, que reclama decisiones rápidas para evitar que el bloqueo documental termine trasladándose al consumidor y, antes, a la industria transformadora y a la flota exportadora. Con CATCH ya en marcha y la presión política creciendo en varios Estados miembros, el pulso deja de ser técnico: se convierte en un test europeo de capacidad operativa, igualdad de condiciones y credibilidad de una trazabilidad digital que, de momento, está generando más fricción que fluidez.



UHINAK
VII Congreso Internacional
sobre Cambio Climático y Litoral
8-9 Octubre 2026 / FICOBA. Basque Country
Nos movemos para actuar y comunicar ante la emergencia climática

INSCRIPCIÓN ABIERTA
¿Deseas participar como expositor o patrocinar el Congreso?
Consulta la información en: uhinak.com

ORGANIZAN
FICOBA
ZTI
MEMBER OF
BASQUE RESEARCH
& TECHNOLOGY ALLIANCE

Europêche aplaude el nuevo “listón” europeo del atún en salmuera: -18°C al corazón y control digital en tiempo real

La norma, aplicable desde el 27 de enero de 2026, exige procesos validados en los atuneros congeladores y busca cerrar la puerta a fraudes que elevan el riesgo de histamina y distorsionan la competencia.

La flota atunera europea de cerco tropical se apunta una victoria regulatoria —y un mensaje al mercado global— con la entrada en escena de un nuevo marco comunitario para la congelación en salmuera. Europêche ha celebrado la adopción del Reglamento Delegado (UE) 2025/1449, que endurece las condiciones técnicas para que el atún congelado a bordo pueda comercializarse en la Unión, presentándolo como un avance relevante para la seguridad alimentaria y la competencia leal.

El texto legal —que modifica el anexo III del Reglamento (CE) 853/2004 sobre higiene de alimentos— fija una exigencia central: los buques deberán demostrar un proceso continuo, validado y capaz de alcanzar -18°C en el núcleo del pescado. Y no bastará con una declaración: la normativa impone requisitos medibles, con procedimientos de verificación y disponibilidad de datos para las autoridades competentes.



Los buques deberán demostrar un proceso continuo, validado y capaz de alcanzar -18°C .



Un nuevo marco regulatorio para la congelación del atún en salmuera es dictada por Bruselas.

La medida incorpora además una capa de control que la industria llevaba tiempo anticipando: la temperatura de la salmuera deberá monitorizarse y registrarse electrónicamente en tiempo real, con opción de seguimiento desde tierra por el operador, y con acceso a esos registros cuando lo soliciten los servicios oficiales. El reglamento obliga también a disponer de un plan de validación (con estudios cinéticos y correlación entre temperatura de la salmuera y temperatura en el centro del atún) y a utilizar sondas certificadas conforme a estándares internacionales.

Donde la norma se vuelve quirúrgica es en los plazos: si la congelación en salmuera es directa, el proceso para llegar a -18°C “al corazón” no puede superar 96 horas desde que el primer atún se coloca en salmuera, y el pescado debe bajar de 0°C en menos de 24 horas. Si se realiza

un preenfriado en agua de mar limpia antes de pasar a salmuera, se establecen límites específicos para esa etapa y para el tramo final de 0 a -18°C .

El objetivo declarado es cerrar un agujero que, según distintas inspecciones y auditorías citadas en el proceso normativo, permitía prácticas de “recongelación” o colocación en mercado de atún inicialmente congelado a temperaturas más altas, con el consiguiente incentivo para venderlo como producto apto para consumo directo en condiciones que no siempre garantizan la misma seguridad. En la lectura de *Europêche*, el nuevo marco alinea el acceso al mercado con el nivel de inversión y control que —sostiene— ya aplica la flota comunitaria.

La presión sanitaria no es abstracta. La propia patronal recuerda alertas recientes vinculadas a histamina en atún (un riesgo asociado al “scombroid”), un parámetro que puede dispararse si la cadena de frío y los procesos no son adecuados. En octubre de 2025, por ejemplo, el sistema europeo de alertas rápidas registró notificaciones por niveles elevados de histamina en productos de atún procedentes de terceros países.

En ese contexto, Anne-France Mattlet, directora del grupo atunero de *Europêche*, enmarca la reforma como una cuestión de “suelo común” para todos los orígenes: si el mercado europeo exige determinados estándares a su flota, esa vara de medir —defiende— debe ser la misma para cualquier operador que quiera vender en la UE.

La batalla, en todo caso, se traslada ahora al terreno práctico: capacidad real de control, auditorías, listas de buques validados y adaptación de terceros países y operadores. Para la industria europea, el reglamento es un sello de “excelencia” tecnológica; para el consumidor, una promesa simple: que el atún que llega al lineal cumpla —sin atajos— las condiciones que dice cumplir.

El atún sostenible certificado dispara su presencia en el mercado mundial

El mercado del atún está viendo una aceleración silenciosa: más producto con trazabilidad, más exigencia de sostenibilidad por parte de la gran distribución y un crecimiento notable de la oferta certificada para el consumidor. El *Sustainable Tuna Yearbook 2025*, publicado por el Marine Stewardship Council (MSC), pone cifras a esa tendencia y dibuja una industria en transición: 2,8 millones de toneladas de atún con certificación MSC se desembarcan ya cada año —aproximadamente la mitad del atún salvaje mundial— y el volumen de atún con etiqueta MSC en el mercado alcanzó unas 300.000 toneladas en 2024/25, con un salto interanual del 24%.

La fotografía del informe combina euforia comercial con una advertencia de fondo: la sostenibilidad avanza cuando se convierte en “norma” para marcas y retailers, pero el motor real sigue estando en el mar y en la gobernanza. El MSC contabiliza 182 pesquerías implicadas en su programa, que en conjunto extraen el 57% de la captura global de atún, un nivel de engagement que explica la expansión de producto con sello en conserva, platos preparados, “food-to-go”, congelados y hasta alimentación para mascotas.

Un mercado que empuja: Alemania, EEUU y Reino Unido lideran el volumen. El anuario

atribuye el “momento dulce” del atún certificado a un cambio de prioridades en el consumo y en la compra corporativa: sostenibilidad como requisito y no como extra. En el ranking por países (datos comerciales a 31 de marzo de 2025), Alemania encabeza el volumen de atún etiquetado con MSC (63.984 t en 2024/25), seguida de Estados Unidos (54.636 t) y Reino Unido (40.485 t). Detrás aparecen Francia, Canadá, Italia, Suiza, Australia y Países Bajos, entre otros.

La expansión no se limita a más toneladas: también se multiplica la oferta. El MSC registra un aumento sostenido de marcas con atún etiquetado, con 261 marcas comercializando listado, 140 con rabil y 137 con albacora, una señal de que la certificación se ha convertido en una “moneda” competitiva para conquistar lineales y contratos.

El informe subraya, además, crecimientos llamativos en mercados concretos: el Reino Unido e Irlanda repuntan por mayor disponibilidad de conserva certificada, mientras Canadá marca un salto “exponencial” en dos años, con un incremento del 582% en el volumen de ventas de atún con etiqueta MSC (casi todo, también, en conserva).

La otra cara: casi un tercio del atún global sigue fuera del “carriil” de la sostenibilidad

La pesca exige frenar la “subasta del mar a ciegas” y sin “fotografía” real de los caladeros

La primera subasta española de eólica marina nace con viento en contra desde el muelle. A las pocas horas de abrirse la consulta pública previa para diseñar la orden que regulará el primer procedimiento de competencia competitiva de instalaciones eólicas en el mar, la Plataforma en Defensa da Pesca e dos Ecosistemas Mariños ha pedido que se frene el proceso por considerarlo una “subasta a ciegas”: sin datos completos sobre la actividad pesquera y sin estudios concluyentes sobre cómo afectará a los caladeros y a las comunidades costeras. De momento, el Gobierno ha abierto consulta previa (hasta el 24 de febrero) para fijar las bases del primer concurso de eólica marina flotante, mientras el sector pide suspenderlo hasta conocer impactos ambientales y socioeconómicos,

La consulta del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) busca recabar aportaciones sobre cuestiones decisivas: qué áreas se seleccionarán, cuánta potencia se licitará, qué plazos se exigirán y cómo se puntuarán las ofertas. El paso es previo a la convocatoria formal del concurso y se enmarca en el Real Decreto 962/2024, que regula la producción eléctrica renovable en el mar.

La norma fija un esquema inédito en España: el procedimiento permitirá otorgar de forma simultánea el régimen económico, la reserva de capacidad de acceso a la red en un nudo concreto y la prioridad para la concesión de ocupación del dominio público marítimo-terrestre. En el plano territorial, las ubicaciones quedan limitadas a las zonas de alto potencial definidas por los POEM (planes de ordenación del espacio marítimo), lo que eleva la tensión por el uso del mar en áreas sensibles para la pesca.

Pero el sector pesquero denuncia que ese tablero se está dibujando con lagunas. La plataforma acusa al Gobierno de poner una “alfombra roja para la eólica” que se convierte en “desahucio para el pescador”, al entender que se acelera una industrialización de la costa sin aplicar el principio de precaución. El reproche se centra en que el propio borrador de los nuevos POEM reconoce dificultades de datos y que la información pesquera disponible sería “inexistente o incompleta”, según la organización.

El corazón de la protesta es técnico y socioeconómico: “no existe una cartografía actualizada” de la realidad de la flota artesanal y de bajura —afirma la plataforma— y tampoco se hbrá

El procedimiento permitirá otorgar de forma simultánea el régimen económico, la reserva de capacidad de acceso a la red en un nudo concreto y la prioridad para la concesión de ocupación del dominio público marítimo-terrestre

an completado los estudios necesarios para medir efectos en empleo, lonjas y tejido costero. Por eso reclama que se suspenda la designación de nuevas zonas eólicas y cualquier procedimiento de subasta, hasta contar con evaluaciones ambientales y socioeconómicas concluyentes.

La consulta, de hecho, abre la puerta a introducir elementos más allá del precio. El real decreto permite que los criterios no económicos pesen hasta un 30%, y el MITECO pregunta qué debe priorizarse: minimizar impactos ambientales, compatibilidad de usos, oportunidad industrial, apoyo social, innovación, entre otros. También recuerda que el marco europeo (Net-Zero Industry Act) empuja requisitos ligados a sostenibilidad, resiliencia, ciberseguridad y capacidad de ejecución.

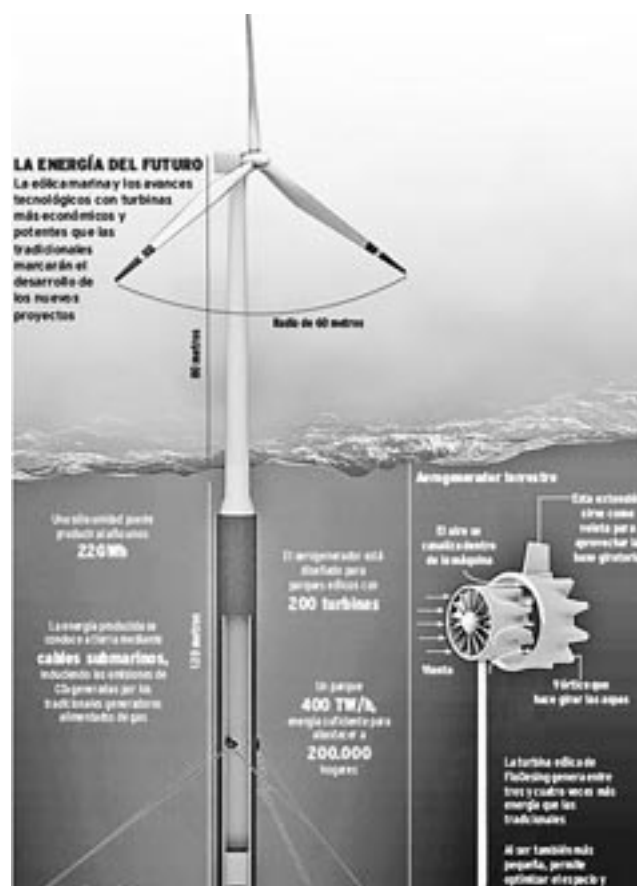
El Gobierno defiende que la eólica marina flotante es una palanca de descarbonización e industria. La hoja de ruta oficial mantiene el objetivo de instalar entre 1 y 3 GW en 2030, y el Ejecutivo presenta la apertura del proceso como un paso im-

prescindible para dar seguridad regulatoria a un sector que puede movilizar inversión y empleo en puertos, astilleros, ingeniería y logística offshore.

En la costa, sin embargo, la lectura es otra: la plataforma sostiene que la urgencia responde a la presión del lobby energético y alerta de que se pretende “subastar el mar” con una planificación que, a su juicio, está siendo revisada por carencias técnicas. El conflicto anticipa un febrero cargado de alegaciones y un pulso político y social donde el gran reto será el de siempre: cómo compatibilizar transición energética, biodiversidad y actividad pesquera sin convertir el mar en un campo de batalla regulatorio.

Fase decisiva

El despliegue de la eólica marina flotante en España entra en su fase decisiva: la de poner negro sobre blanco las reglas del primer concurso. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) ha abierto una consulta pública previa para elaborar la orden ministerial que aprobará las bases del primer procedimiento de concurrencia competitiva para instalaciones eólicas en el mar. El documento plantea preguntas clave sobre dónde, cuánta potencia y con qué condiciones se adjudicarán los proyectos.



El despliegue de la eólica marina flotante en España entra en su fase decisiva.



		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	

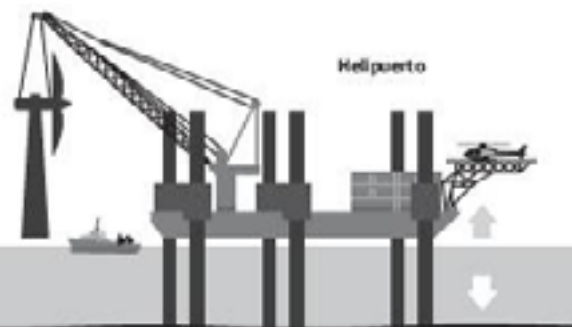
SERVICIO OFICIAL	DISTRIBUIDOR OFICIAL	TALLER COLABORADOR
<p>Muelle de Reparaciones de Bouzas, 12 36208 Vigo (Spain) Teléfono: + 34 986238767 www.coterena.es</p>		

Los barcos-grúa 'Jack-up'

Navegando



Trabajando en alta mar



La eólica marina trae consigo la creación de una importante industria auxiliar que trabaja en estos proyectos.

La iniciativa se apoya en el Real Decreto 962/2024, que establece un mecanismo singular: el concurso servirá para otorgar simultáneamente un régimen económico, la reserva de capacidad de acceso a la red en un nudo concreto y la prioridad para la concesión de ocupación del dominio público marítimo-terrestre. Antes de convocar esa concurrencia, la norma obliga a aprobar por orden las “bases” (área, potencia, plazos y criterios de ponderación), y prevé que pueda haber más órdenes en el futuro para nuevas rondas y objetivos.

El trasfondo es estratégico y también tecnológico. Europa acumula alrededor de 37 GW de eólica marina instalada, pero España parte de una condición propia: la profundidad de buena parte de sus costas exige tecnología flotante, menos madura que la cimentación fija, aunque con alto potencial industrial y de descarbonización. La Hoja de Ruta marca el objetivo de instalar entre 1 y 3 GW en 2030, y el Gobierno busca activar un marco que aporte seguridad jurídica para convertir el interés empresarial en proyectos ejecutables.

Una de las claves del debate está en el mapa. El real decreto restringe el desarrollo a las zonas de alto potencial identificadas en los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo (POEM) aprobados en 2023, consultables en el visor INFO-MAR. En la consulta, el MITECO pregunta qué zonas deberían seleccionarse para esta primera convocatoria y si es deseable licitar varias áreas que compitan entre sí, además de si conviene subastar un único parque grande o varios de menor tamaño.

También se abre la discusión sobre el modelo de subasta y sus “extras”. El RD permite que hasta un 30% de la puntuación dependa de criterios no económicos, y el ministerio pide priorizarlos: desde minimizar el impacto ambiental, hasta aprovechar la oportunidad industrial, asegurar compatibilidad con otros usos del mar, innovación o apoyo social. Además, re-

cuerda que el marco europeo del Net-Zero Industry Act empuja a introducir requisitos ligados a resiliencia, ciberseguridad, conducta empresarial responsable, capacidad de ejecución y sostenibilidad, lo que anticipa concursos más complejos que el “solo precio”.

En la parte económica, la consulta entra en terreno sensible: pide propuestas sobre el plazo máximo de puesta en marcha, la duración del régimen económico y posibles fórmulas para indexar el precio (por ejemplo, a materias primas) entre adjudicación y entrada en operación. También pregunta cómo minimizar riesgos como las horas a precio cero en el mercado eléctrico y cómo garantizar el desmantelamiento al final de la vida útil del parque.

El movimiento, sin embargo, no llega sin contestación. Organizaciones de la pesca han reaccionado con dureza, denunciando que se pretende “subastar el mar a ciegas” y pidiendo que se asegure la compatibilidad con caladeros, estudios completos de impacto y una planificación que no expulse a la pesca artesanal. Esa fricción—energía renovable versus usos tradicionales y ecosistemas— será, previsiblemente, uno de los ejes dominantes de las alegaciones que reciba el ministerio.

Con todo, la consulta marca un antes y un después: por primera vez, España abre un cauce formal para decidir cómo se licitará la eólica marina flotante, con implicaciones directas para puertos, astilleros, ingeniería, logística offshore y también para la gobernanza del espacio marítimo. La caja de herramientas está sobre la mesa; ahora toca ver qué equilibrio sale de las aportaciones y cómo se traduce en la primera orden que dará forma, de verdad, al estreno de la eólica marina en aguas españolas

El Colegio de Ingenieros Navales celebra el impulso decisivo del Gobierno a la eólica marina en España

El Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) valora muy positivamente la activación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica del marco de subastas para el desarrollo de la eólica marina en España, una medida estratégica que sitúa al país en la vanguardia europea de esta tecnología y que puede movilizar inversiones superiores a los 20.000 millones de euros en los próximos años. Desde el COIN se considera que esta decisión supone un punto de inflexión histórico para el sector marítimo-industrial español, al ofrecer por primera vez seguridad jurídica y una planificación clara para la implantación de parques eólicos marinos flotantes, tecnología especialmente adecuada a la profundidad de nuestras costas. “España cuenta con el conocimiento técnico, la capacidad industrial y el talento

profesional de sus ingenieros navales y oceánicos para liderar la eólica marina flotante a escala mundial. Las subastas son el paso imprescindible para convertir ese potencial en proyectos reales, empleo cualificado e innovación tecnológica”, señala el decano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, Andrés Molina. El COIN destaca que la hoja de ruta del Gobierno, que prevé instalar entre uno y tres gigavatios de potencia eólica marina en 2030, puede generar un impacto económico cercano a los 10.000 millones de euros en cinco años y más de 40.000 empleos directos e indirectos, según los últimos estudios del sector. España parte con una posición privilegiada gracias a su cadena de valor consolidada, en la que participan empresas de referencia internacional, además de numerosos astilleros, ingenierías..

Diseñadores y fabricantes de equipos para buques.



info@ferri-sa.es www.ferri-sa.es +34 986 468 201

MAQUINARIA ESPECIALIZADA



Pesca, astilleros e industria marítima piden a Bruselas un "ómnibus" para desbloquear la descarbonización

Europêche (con Cepesca), SEA Europe, Copa-Cogeca, ETF y EAPO reclaman a Costas Kadis menos trabas de "capacidad" y más financiación para modernizar la flota.

Bruselas vuelve a ser el escenario donde se cruzan, sin margen para el maquillaje, los grandes objetivos climáticos de la UE y la realidad operativa de la pesca. Las principales organizaciones de la cadena de valor de la economía azul —desde la pesca extractiva a los astilleros, pasando por productores, cooperativas y trabajadores— han pedido a la Comisión Europea medidas "urgentes" para desbloquear la transición energética de la flota, hoy atrapada, según denuncian, entre restricciones regulatorias, financiación insuficiente e incertidumbre para la inversión.

El mensaje, trasladado al comisario europeo de Pesca y Océanos, Costas Kadis, es claro: el sector reafirma su compromiso con la descarbonización, pero advierte de que con las reglas actuales la modernización se ralentiza justo cuando debería acelerarse. Para evitar que la transición quede en promesa, los firmantes reclaman un reglamento "ómnibus" que elimine obstáculos sin esperar a una reforma completa de la Política Pesquera Común (PPC).

El cuello de botella: "más espacio" no es "más capacidad"

Uno de los puntos más sensibles está en la interpretación de la normativa comunitaria sobre capacidad pes-

quera. El sector sostiene que las reglas actuales impiden, en la práctica, rediseñar buques para alojar propulsiones híbridas, eléctricas o basadas en combustibles alternativos, tecnologías que suelen exigir más espacio a bordo (baterías, sistemas de almacenamiento, seguridad, redundancias). En el debate técnico subyacente, un documento de análisis económico-tecnológico sobre transición energética en pesca y acuicultura recoge precisamente esta fricción: "más espacio" acaba leyéndose como aumento de capacidad, y la industria pide métricas separadas para descarbonización.

No es un asunto menor: si la modernización se encorseta por definiciones pensadas para otra era, la inversión se desplaza o se aplaza. Y, además, subrayan las organizaciones, el bloqueo no solo afecta a emisiones: también limita mejoras de seguridad y habitabilidad a bordo, claves para atraer relevo generacional en un sector que compite con otras actividades por mano de obra cualificada.

Financiación: "sin señales políticas claras, no hay inversión"

El segundo gran eje es el dinero. Las organizaciones trasladaron a Kadis que la transición energética "no será posible" sin apoyo público robusto y

señales políticas estables. Denuncian que los marcos actuales son "insuficientes y excesivamente restrictivos", dejando fuera inversiones necesarias o volviéndolas inviables financieramente. Por eso piden revisar normas de financiación, impulsar un plan de renovación de flota, financiar la retirada de buques obsoletos y crear canales específicos que combinen fondos europeos y nacionales con garantías públicas para reducir el riesgo de la inversión privada.

La petición conecta con un debate que ya ha aterrizado con fuerza en el Parlamento Europeo: una resolución sobre descarbonización y modernización de la pesca salió adelante con una amplia mayoría (450 votos a favor, 93 en contra y 37 abstenciones) y pone el foco en modernizar flota y artes, mejorar condiciones de trabajo y facilitar inversiones.

Una flota vieja, un objetivo cercano

La urgencia tiene contexto: la transición energética en pesca no parte de cero, pero la escala del reto es enorme. El EU Blue Economy Report estima que la flota pesquera de la UE consumió 1,60 mil millones de litros de combustible para desembarcar 3,5 millones de toneladas en 2022, con unas 4,2 millones de toneladas de CO₂ asociadas. La misma evidencia ali-

menta el argumento sectorial: sin un marco que permita cambiar motores, rediseñar cascos, integrar tecnologías y adaptar puertos, el objetivo de neutralidad climática se queda en el papel.

Y no se trata solo de instalar “lo nuevo” en barcos “viejos”: la modernización tiene límites físicos. Informes y pronunciamientos institucionales han señalado repetidamente el envejecimiento del parque pesquero, un factor que complica tanto la reconversión como la financiación y el aseguramiento de proyectos.

Formación, empleo y astilleros: transición con cadena completa

El documento trasladado a Kadis insiste también en que la transición no es solo tecnología: requiere inversión en formación, seguridad y condiciones laborales, además de una cooperación más estrecha entre pesca, astilleros, inversores e investigación. En otras palabras: sin cadena de valor alineada, no hay “economía azul” competitiva.

En clave española, el planteamiento es especialmente relevante: Cepesca —integrada en Europêche— lleva años defendiendo que la descarbonización exige certezas regulatorias y herramientas financieras realistas para no dejar fuera a segmentos enteros de flota, desde el arrastre a la bajura, y para mantener capacidad industrial en los astilleros que deberán ejecutar la renovación.

Kadis promete hoja de ruta: el sector pide calendario y decisiones

Las organizaciones participantes valoraron el compromiso del comisario de trabajar con el sector y presentar una hoja de ruta para una economía azul “competitiva, sostenible y socialmente responsable”. La expectativa ahora se centra en el “cómo” y el “cuándo”: si habrá medidas rápidas tipo ómnibus, si se ajustará la interpretación de capacidad para proyectos de descarbonización y si se abrirán instrumentos financieros que permitan pasar de pilotos a flota real.

La sensación que deja el encuentro es doble: por un lado, el sector quiere estar “dentro” de la transición; por otro, teme ser el que pague el coste de una transición diseñada sin suficiente encaje operativo. Entre ambos extremos se juega, también, la competitividad europea: una flota más limpia, sí, pero igualmente viable, segura y con futuro industrial

“Los astilleros palanca para la transformación”

SOERMAR celebró la jornada técnica “Descarbonización del Transporte Marítimo”, un encuentro organizado en colaboración con ALIMIA Shipyards Group (Astican, Astander y Astibal) que congregó a representantes de la Administración, armadores, astilleros, suministradores, sociedades de clasificación y oficinas técnicas con un objetivo común: convertir la transición climática del sector en una hoja de ruta realista, competitiva y aplicable a los buques en operación.

La sesión estuvo dirigida por José Antonio Durango, responsable de Proyectos Europeos de SOERMAR, y arrancó con la apertura a cargo de Germán Carlos Suárez, presidente de ALIMIA Shipyards Group, quien enmarcó el debate en el gran reto inmediato del sector: descarbonizar la flota existente sin comprometer la seguridad, la disponibilidad operativa ni la sostenibilidad económica de las inversiones. En ese contexto, defendió el papel de los astilleros como “palanca industrial” para acelerar la transformación mediante proyectos de retrofit, mejora energética y adopción progresiva de nuevas tecnologías. Las ponencias abordaron de forma transversal los combustibles alternativos, las nuevas tecnologías de propulsión y los sistemas de eficiencia energética, con especial atención a su encaje en el marco regulatorio y a su impacto en la operación diaria de los buques. El consenso fue claro: la neutralidad climática será una carrera de fondo, pero ya existen medidas de efecto inmediato capaces de reducir consumos y emisiones con retornos razonables. El primer bloque, dedicado a tecnologías ya implementadas, se centró en casos reales de reducción de consumos y emisiones. José Miguel Bermúdez (Bound4blue) presentó el potencial de la propulsión eólica como solución de retrofit, destacando su capacidad para aportar reducciones directas de consumo y CO₂ en determinados perfiles de navegación. A continuación, Per Kristian Vagsaeter (KONGSBERG) profundizó en la optimización de la energía a bordo mediante sistemas integrados avanzados

El Basque Maritime Cluster acelera la descarbonización naval con una jornada sobre buque eléctrico y combustibles alternativos

Navantia, Wärtsilä, H2SITE, Ingeteam y Cegasa comparten avances y retos en una reunión conjunta celebrada con visita a TecNALIA. El objetivo es alinear a empresas, centros tecnológicos y entidades del ecosistema marítimo en torno a un objetivo común: avanzar hacia una flota más sostenible, eficiente y segura.

La transición energética en el sector naval suma un nuevo capítulo con la celebración de una reunión conjunta del Grupo de Trabajo de Buque Eléctrico y del Grupo de Descarbonización y Combustibles Alternativos, un encuentro impulsado en el marco del Basque Maritime Cluster para alinear a empresas, centros tecnológicos y entidades del ecosistema marítimo en torno a un objetivo común: avanzar hacia una flota más sostenible, eficiente y segura.

La jornada reunió a especialistas de referencia que abordaron, desde distintos ángulos, el mapa de soluciones que empieza a perfilar la próxima generación de buques. La electrificación, la hibridación, el uso de amoníaco o la arquitectura eléctrica a bordo dejaron de ser conceptos de futuro para presentarse como líneas de trabajo ya en marcha, con implicaciones directas en diseño, operación y mantenimiento.

Por parte de Navantia, Gema Blan-

co Montes expuso los retos y perspectivas que plantea la electrificación y el despliegue de combustibles alternativos en el ámbito de la defensa naval, un segmento donde las exigencias de fiabilidad, autonomía y seguridad condicionan cada decisión tecnológica. En esa misma línea aplicada a buques de defensa, Jesús M. Puelles (Wärtsilä) profundizó en alternativas de combustible y soluciones híbridas, uno de los caminos más realistas para recortar emisiones sin comprometer prestaciones en misiones complejas.

La dimensión “cero emisiones” tuvo protagonismo con la intervención de Eduardo Briales Palacios, PhD (H2SITE), centrada en tecnologías de craqueo y pilas de combustible basadas en amoníaco, un vector que gana interés por su potencial para almacenar y transportar energía sin carbono, aunque exige resolver desafíos de seguridad, eficiencia y disponibilidad a escala. A nivel de sistemas eléctri-

cos de a bordo, Oier Urrutia Madariaga (Ingeteam) analizó soluciones de distribución centralizada en corriente continua, un enfoque que cobra peso en buques eléctricos por su capacidad para optimizar la integración de fuentes, cargas y almacenamiento.

El bloque tecnológico se completó con Miguel Encabo (Cegasa Energía), que presentó avances en baterías orientadas a buques híbridos y eléctricos, una pieza clave tanto para reducir consumo como para gestionar picos de demanda y mejorar la eficiencia global de la planta propulsora y de los servicios a bordo.

Además de las ponencias, la jornada incluyó una visita a las instalaciones de TecNALIA Research & Innovation, donde los participantes pudieron conocer desarrollos que, según los organizadores, marcarán el futuro del sector. La visita reforzó el enfoque del encuentro: conectar la agenda industrial con la capacidad científica y tecnológica del territorio, acortando el camino entre investigación, prototipo y aplicación real en buques.



Matriculados en el curso de tecnología naval que cuenta para este año un nuevo curso de formación.

Basque Maritime Cluster reunió a industria y centros para coordinar electrificación, híbridos, amoníaco y baterías, acelerando descarbonización naval segura eficiente

Desde el Basque Maritime Cluster, el mensaje de fondo fue el valor de la colaboración para afrontar un reto que no se resuelve con una única tecnología. La descarbonización del transporte marítimo —y especialmente de segmentos como el naval de defensa, con requisitos muy específicos— exige combinar baterías, sistemas híbridos, nuevos combustibles, digitalización, rediseño de arquitecturas eléctricas y un marco regulatorio que acompañe.

En ese cruce de caminos, encuentros como el celebrado funciona como un

“laboratorio colectivo”: ponen en común avances, detectan cuellos de botella y ayudan a que empresas y centros tecnológicos compartan una hoja de ruta que acelere la transición energética sin perder competitividad.

En un sector donde cada solución debe probarse, certificarse y operar con garantías, la cooperación consolidada como la herramienta más eficaz para convertir el objetivo de “cero emisiones” en ingeniería, y la ingeniería en realidad.

Tecnología Marina vuelve el curso

El Foro Marítimo Vasco, en colaboración con la Escuela de Ingeniería de Bilbao (EHU) y empresas socias, ha presentado la segunda edición del curso en Tecnología Marina y Energía Offshore. Tras el éxito de la edición llevada a cabo durante el último trimestre de 2025, se ha decidido poner en marcha una nueva edición de esta formación con el objetivo de seguir fortaleciendo el ecosistema marítimo-industrial de Euskadi, combinando conocimientos técnicos avanzados con una visión práctica dirigida tanto a trabajadores en activo, personas que ya tienen experiencia en el sector o profesionales que se acercan al sector por primera vez.

El naval vasco acelera hacia la “alta tecnología” con el reto de atraer talento

Zamakona y Murueta tiran de la construcción de buques medianos de alto valor, mientras el ecosistema marítimo de Euskadi consolida músculo exportador e innovación

En un contexto de enfriamiento industrial y de incertidumbre global, el sector naval vasco se aferra a una combinación que explica su resistencia: especialización, tecnología y un potente entramado auxiliar. Los datos más recientes del Índice de Producción Industrial (IPI) de Euskadi reflejan un crecimiento interanual moderado del 0,8% en noviembre de 2025, pero dentro de ese conjunto los bienes de equipo —donde se encuadran la automoción, el material ferroviario y también la construcción aeronáutica o naval— avanzan un 3,7%, apuntando a que parte del pulso industrial se mantiene gracias a actividades de mayor valor añadido.

Esa fotografía macro encaja con lo que está ocurriendo en Bizkaia y Gipuzkoa desde el cierre de símbolos como Euskalduna o La Naval de Sestao: ya no se construyen “gigantes” como antaño, pero sí buques medianos altamente sofisticados, hechos a medida, que compiten por contenido tecnológico más que por tonelaje. En ese nuevo modelo, Astilleros Zamakona y Astilleros Murueta concentran buena parte de la actividad tractora, apoyados por una industria auxiliar que exporta una parte sustancial de su producción.

De la nostalgia industrial al nicho que paga: menos volumen, más ingeniería

La reconfiguración del sector no ha sido un accidente: es una respuesta al mercado. La

Buques a medida, descarbonización y seguridad marítima impulsan pedidos, pero el gran riesgo siguen siendo no cubrir oficios y perfiles digitales

competencia asiática y la presión de costes han estrechado el margen de la construcción de gran serie, mientras que Europa mantiene espacio en proyectos complejos, con ingeniería avanzada, integración de sistemas y soluciones energéticas más limpias. Esa es la tesis que repite el propio clúster: el éxito del naval vasco reside en “lo que lleva dentro” el barco, no en su tamaño.

El ejemplo más inmediato es el carguero “Busturia NM”, en fase final en las instalaciones de Murueta en Urdaibai y con entrega prevista en el primer trimestre de 2026, un hito que resume la vuelta del naval a Bizkaia con otra escala y otra lógica industrial. Murueta ha reforzado además su posicionamiento en cargueros “de última generación”, con especificaciones técnicas que apuntalan esa estrategia de especialización.

Zamakona, por su parte, ha hecho del mercado nórdico y de los buques especializados uno de sus ejes, con contratos para barcos de servicio y logística vinculados a la acuicultura y a operaciones exigentes, incorporando propulsión diésel-eléctrica y flexibilidad para combustibles alternativos. En paralelo, la construcción de unidades de salvamento y embarcaciones técnicas —en un momento en que los Estados refuerzan capacidades marítimas— alimenta carga de trabajo y conocimiento industrial.

Un ecosistema que va más allá del astillero

La palabra clave en Euskadi no es solo “astilleros”, sino ecosistema marítimo. El Foro Marítimo Vasco (FMV) agrupa en torno a 160 socios y una cadena de valor dominada por empresas de equipos, in-

geniería y tecnología, además de construcción y reparación. En 2024, la industria marítima vasca superó los 3.300 millones de euros de facturación y, según distintas estimaciones sectoriales, sostiene miles de empleos directos en la comunidad autónoma, con un impacto que crece al incorporar la actividad inducida e indirecta.

Esa amplitud explica por qué el sector aguanta mejor que otros: cuando cae la demanda de un segmento, el tejido puede compensar con reparación, modernizaciones, equipos, digitalización, proyectos offshore o soluciones para eficiencia energética. Además, la internacionalización pesa: el clúster subraya que una parte muy relevante de la producción se orienta a exportación, un amortiguador clave en ciclos internos débiles.

Los dos motores que empujan el futuro: descarbonización y seguridad marítima

La descarbonización ya no es un discurso: es una hoja de ruta regulatoria y de inversión. Nuevas propulsiones, hibridación, combustibles alternativos, reducción de consumo y electrificación en puerto están reordenando la demanda tecnológica en Europa, y abren oportunidades a quien domina integración de sistemas y diseño a medida. Para un tejido como el vasco, acostumbrado a construir “prototipos” y a fabricar equipos críticos, el cambio puede ser una palanca más que una amenaza.

Al mismo tiempo, la seguridad marítima y la necesidad de reforzar capacidades industriales europeas introducen un segundo viento de cola: mantenimiento, renovación de flotas auxiliares, servicios marítimos y construcción especializada. No necesariamente significa “más barcos grandes”, pero sí más proyectos de alto contenido técnico, justo el terreno



El sector naval vasco se aferra a la especialización, tecnología y un potente entramado auxiliar.

donde el naval vasco está intentando consolidarse.

El cuello de botella: falta de manos... y de perfiles nuevos

Si hay un punto donde el sector reconoce fragilidad es el talento. El propio Foro Marítimo Vasco admite que la escasez de trabajadores y la dificultad para atraerlos se ha convertido en un reto creciente, en especial para oficios industriales y también para perfiles tecnológicos. En los astilleros se buscan soldadores, caldereros, tuberos, electricistas navales o montadores, pero también especialistas en automatización, software industrial, visión artificial, ciberseguridad o gestión de datos.

Para responder, el clúster ha impulsado iniciativas de formación específica y un portal de talento para conectar ofertas y candidatos, además de cursos centrados en tecnología marina y energía offshore, en colaboración con agentes del ecosistema formativo. La estrategia es clara: si el

mercado exige barcos y sistemas cada vez más complejos, el empleo también sube de nivel y necesita una cantera estable.

Pujanza con deberes pendientes

La construcción naval vasca no ha recuperado el volumen de la era de los grandes astilleros de ría, pero sí parece haber encontrado un camino más realista: buques medianos, soluciones “a medida” y tecnología puntera, apoyados por una industria auxiliar exportadora y por un clúster que actúa como paraguas de innovación.

El gran desafío es que esa pujanza no se quede sin relevo generacional. La próxima década se jugará tanto en contratos y regulación —descarbonización, cadenas de suministro, defensa marítima— como en algo más básico: quién entra a trabajar en el sector y con qué cualificación. Ahí, Euskadi se juega que su identidad industrial marítima siga siendo futuro y no solo memoria

Publicado el balance de diez años de financiación europea del sector con España a la cabeza

Por una industria de algas sostenible

La Comisión Europea acaba de publicar un estudio donde analiza los 219 proyectos que obtuvieron financiación directa europea en el sector de las algas por importe total de 559,100 millones euros desde 2014 a 2023, siendo España con 31 proyectos el primer país en términos de localización de los beneficiarios y de las acciones, seguido de Francia y Alemania. La financiación de la innovación y el desarrollo en el sector de las algas está distribuida entre varios instrumentos financieros, siendo el principal el programa Horizon 2020, al que se añade el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) el Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA) el programa LIFE y Horizon Europe.

Texto: Juan Carlos Barros

La financiación de la innovación y el desarrollo en el sector de las algas está distribuida entre varios instrumentos financieros, siendo el principal el programa Horizon 2020, al que se añade el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) el Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA) el programa LIFE y Horizon Europe.

En el estudio se puede comprobar cómo los proyectos son muy diversos y se dan junto a la innovación y el desarrollo tanto las acciones de demostración como las acciones cercanas al mercado. La mayoría de los beneficiarios (58%) eran entidades públicas de diverso tipo. En cualquier caso la financiación europea ha mostrado un claro valor añadido en términos de avances en la disponibilidad tecnológica, el empleo y los nuevos productos.

Por temática, los proyectos referidos a las microalgas alcanzaron el 55,6% y las macroalgas un 32,1%, siendo el resto de ambas en conjunto. Y en cuanto a la distribución geográfica se mostró condicionada tanto por la innovación como por la vocación productiva y las oportunidades de inversión. Hay que señalar que la ma-

yoría los proyectos se localizaron en Europa occidental, aunque es cierto que también estaban representadas todas las cuencas marinas, incluyendo el Mar Negro aunque en menor proporción.

Si entramos en aspectos como el desarrollo de tecnologías de fabricación, los proyectos incluyen la extracción y la purificación de componentes de alto valor como los cosméticos y los complementos nutricionales, la extrusión y la inyección en aplicaciones de bioplásticos, el secado y la hidrólisis. También ha sido destacable el escalado de los métodos de cultivo, lo que incluye ejemplos como el desarrollo de los sistemas de producción de la escala piloto a la industrial, el aumento de la capacidad de producción por medio de la optimización de las condiciones de crecimiento y el desarrollo de sistemas de seguimiento de la productividad

Los proyectos han dado pasos significativos presentando una buena cantidad de buenas prácticas en aspectos como la digitalización y la automatización con el objetivo principal de facilitar las economías de escala, que se han considerado importantes factores para disminuir los costes de producción así como para proporcionar mejores datos acerca de los costes y su impacto medioambiental.

Algunos proyectos desarrollaron un

enfoque hacia la biorrefinería con el objetivo de valorar los productos secundarios en el proceso de producción y también aumentar el valor generado desde los propios materiales en bruto; todo ello con la aspiración de cultivar las algas en una unidad de producción multiusos por medio de un proceso de biorrefinado integrado y en cascada, lo cual ha proporcionado unas perspectivas válidas para un enfoque más efectivo en la producción sostenible.

Otros ejemplos de buenas prácticas fueron la producción de biomasa de algas unida al tratamiento de aguas residuales o la biorremediación, así como el secuestro de carbono integrando la captura de CO₂ en el cultivo de microalgas a partir de las emisiones industriales a la atmósfera. La biomasa se puede utilizar después en diferentes aplicaciones como la energía y los alimentos o para confeccionar aditivos o suplementos alimentarios, y hay también que mencionar los usos en la agricultura o para la industria cosmética y farmacéutica.

No obstante, permanecen aún desafíos importantes que impiden un pleno desarrollo del sector, entre los cuales destaca las barreras técnicas como el mayor de ellos, seguido de las barreras regulatorias; mientras que el mercado y la financiación y los factores so-

ciales son también una remora importante.

Pese a las diferencias de matiz que presentaban los proyectos se puede apuntar con carácter general la identificación y selección de especies de algas como la barrera técnica que mejor ha sido abordada y la correcta selección de algas llevada a cabo a partir de factores como el crecimiento, la robustez y la composición, cuya consecución ha representado el principal factor de éxito.

Las barreras técnicas son muy diversas pero la disponibilidad de un volumen limitado de biomasa fue el común denominador de todas ellas, seguido del carácter perecedero del producto. Además a ello hay que añadir los altos costes que supone la utilización de las tecnologías necesarias para llevar a cabo algunos de los procesos, así como los desafíos relacionados con el proceso de selección de las cepas de alga más adecuadas.

Las barreras regulatorias, por su parte, representan también un importante handicap y concretamente la falta de armonización regulatoria entre los niveles europeo y nacional lleva a situaciones de confusión y largos retrasos. La variedad de marcos nacionales genera ya por sí misma mucha incertidumbre, sobre todo cuando se trata de asuntos como los niveles de impurezas en las aplicaciones alimentarias.

Según el estudio se presenta la necesidad de disponer de unas regulaciones más flexibles, como por ejemplo las que permitan el uso de vertidos y corrientes industriales laterales en cuanto materias primas para la producción de algas, siempre que el proceso esté completamente testado y se pruebe que el producto final es seguro. Este enfoque, añade el estudio, reduciría los costes y promovería la circularidad, minimizando el



España ha recibido subvenciones para 31 proyectos relacionados con las algas.

Las barreras técnicas y regulatorias representan un desafío significativo

consumo de agua y la dependencia de materias primas importadas, teniendo en cuenta que el sector produjo un total de 287.390 toneladas en 2019, lo que representó apenas un 0,8% de la producción mundial.

El panorama regulatorio se muestra incluso más complejo cuando se trata de los biopesticidas y los bioestimulantes, donde un marco político poco claro o inexistente crea igualmente un clima de muchas dudas para los inversores e impide la expansión internacional del sector. En ese sentido ya se han producido recientes esfuerzos de colaboración entre los estados y la Comisión Europea para aumentar la cobertura de las especies de microalgas y de productos derivados, tales como extractos de alga o aceites de alga en el Catálogo de Estatus de Nuevos Alimentos.

Finalmente y por lo que se refiere a las barreras de mercado, una de las principales que impide el crecimiento de la industria de las algas es el alto coste de producción, a lo cual hay que añadir las barreras que existen del lado del consumidor, que también desempeñan un papel significativo. Así tenemos, por ejemplo, que muchos consumidores presentan dudas en aceptar los productos basados en algas debido a la falta de concienciación acerca de sus ventajas.

Los altos costes iniciales de establecer y desarrollar unas instalaciones de producción representan también un gran obstáculo que limita el tamaño de las plantas y consiguientemente los volúmenes producidos, lo cual acaba creando un círculo que es difícil de romper sin el acceso a unos adecuados recursos financieros.

El mercado de los productos basados en algas es, ciertamente, aún pequeño en Europa con escaso conocimiento de cómo proceder a su consumo y será necesario tiempo para que esos nuevos productos consigan una aceptación amplia y para que la información de sus efectos beneficiosos alcance un mercado más extenso. 

EL MOTIN DECLARADO EN UN JUNCO: ORIGEN DE CHINATOWN

Chinatown, el popular y populoso barrio neoyorquino, fue creado por un grupo de chinos que se amotinaron en un junco. La revuelta motivó que sus destinos variaran ostensiblemente, ya que, abandonados a su suerte en pleno océano, llegaron a la costa norteamericana cuando lo que pretendían era llegar al Reino Unido. Tras una auténtica odisea arribaron a Nueva York creando allí una variopinta colonia que constituye hoy uno de los rincones favoritos de los turistas gracias al exotismo de sus tenderetes de venta, sus comidas con recetas tan viejas como el mundo, y el constante ir y venir de sus habitantes, algunos de los cuales aún llevan coleta.

Texto: Alberto López Echevarrieta

Poco se sabe, a ciencia cierta, sobre el desarrollo del primitivo mundo marino oriental, aunque se le supone destacado a juzgar por la alta densidad demográfica de China, sus larguísimos litorales y las avanzadas técnicas que se emplearon en el manejo de sus juncos, esas embarcaciones de varios mástiles, con compartimientos estancos y timón de codaste.

Fueron los navegantes chinos quienes descubrieron la brújula, con la que pudieron organizar rutas de comercio que llegaron a la India y al extremo sur de África usando velas articuladas. La utilización de la “aguja imantada”, como ellos la llamaban, fue todo un hallazgo para Occidente. Nuestros marinos, sorprendidos al descubrirla, la adoptaron inmediatamente.

La brújula fue un elemento usado desde muy antiguo en China y, según la tradición, fue traída a Europa por Marco Polo, aunque tiene más visos de certeza que lo hicieran los navegantes italianos de Amalfi, hoy importante destino turístico italiano, pero antaño una de las cuatro repúblicas marinas



Chinatown, el barrio migrante más popular de Nueva York.



Juncos chinos a la entrada de Hong Kong, según apunte de Christian Wilhelm Allers.

La escasez de víveres motivó la revuelta a bordo del "Keying"

que controlaron el comercio en el mar Mediterráneo. La aguja imantada fue perfeccionada en el siglo XIV y gracias a ella se pudieron dibujar las primeras cartas náuticas con una exactitud muy apreciable.

EL BUDISMO

El primer gran hito de la navegación china tuvo lugar el año 399 como consecuencia de la introducción en el país del budismo. Un bonzo llamado Fa-Hien trató de encontrar las raíces del budismo en su país y como no las localizó organizó una peregrinación a la India siguiendo una vieja ruta.

La aventura ha quedado reflejada en el libro de memorias "Fo kuo Chi", escrito el año 414. No deja de ser curiosa la referencia que se



La hambruna empujó a los chinos hacia las costas.

hace en él de los riesgos que corrieron los devotos romeros. Atravesar los mares de China no debía ser cosa fácil para aquellas frágiles embarcaciones a causa de los tifones, esos espantosos torbellinos que agitan los mares de Asia Oriental.

Otro de los grandes peligros lo constituía la frecuente presencia de piratas. "Fo Kuo Chi" no es el único texto donde se puede leer este tipo de odiseas. Existen numerosas

crónicas en las que se describen detalles de países de Malasia que demuestran el buen conocimiento que tenían los chinos de aquellas rutas. Es más, en los anales de la dinastía Tiang (618-907) se detallan itinerarios de algunos juncos que remontaron las costas de la India, el mar Árabe y el golfo Pérsico hasta la desembocadura del río Éufrates en la actual Irak.



Grupo de personas desembarcando



El sampán ofrecía más posibilidades a sus ocupantes.

El navegante chino más importante del siglo VII fue Hiuan Tsang (629-645), un hombre que recorrió la India en todas las direcciones dejando sus impresiones escritas en un extenso libro que se publicó el año 648. En él no sólo recogió datos de las zonas que visitó, sino de otras desconocidas basándose en testimonios fidedignos. Aún hoy, y a pesar de los siglos transcurridos, las memorias de Hiuan Tsang son consultadas y estudiadas por todos los indianistas que buscan información sobre la historia de este país en el siglo VII.

EL EMPUJÓN DE LA HAMBRUNA

En los siglos III y IV, las provincias

interiores de China fueron afectadas por una inmensa oleada de miseria y hambre. Tal es así que, para sobrevivir, la población más evolucionada se lanzó hacia las costas buscando en el mar el sustento que les negaba la tierra. Este fue el motivo por el que, en los años siguientes, la civilización china se transformó en marítima.

El "Keying" fue el primer navío chino que superó el Cabo de Buena Esperanza



Moneda que recuerda el motín del Keying.

La piratería ha estado siempre presente en los mares de China

Eran personas que jamás habían visto el mar e ignoraban las más elementales normas de la navegación. Pero la hambruna les empujó hacia muelles abarrotados de juncos con los que salieron a pescar... y así pudieron comer. Aquella situación motivó también la modificación de estos barcos creando el sampán, otro tipo de embarcación ligera, pero con fondo plano que tuvo y tiene un doble uso: el transporte de la pesca y la vivienda del pescador y su prole.

De esta forma, la costa china tuvo un desarrollo muy rápido. Alcanzó un notable equilibrio marítimo y el tráfico en los mares inmediatos fue comparable al que conocemos en occidente. Los pescadores supervivientes de la hambruna atribuyeron el milagro a Tin Hau, una mujer mística que, en su mentalidad, calmaba las tormentas y salvaba la vida de los marineros. La gente del mar la eligió como diosa protectora.

Los pescadores chinos festejan en abril a su patrona, la diosa Tin Hau

LA GRAN FIESTA DE LOS PESCADORES

Todos los años, a finales de abril, los pescadores de Hong Kong celebran una de sus fiestas más entrañables: El nacimiento de Tin Hau, la popular Reina del Cielo y Diosa del Mar, su patrona. Los templos dedicados a ella suelen estar abarrotados de gente devota, sobre todo navegantes que acuden a la romería en sus juncos vistosamente adornados.

Uno de los santuarios más populares dedicado a Tin Hau se encuentra en Yaumatei, tal vez el barrio más animado de la antigua colonia inglesa. Para unos es simplemente un oratorio, para otros una joya arquitectónica, pero para todos, un remanso de paz.

Inicialmente, este lugar, como todos aquellos donde se venera a esta deidad asiática, estaba a orillas del mar, pero el crecimiento de la city lo apartó de ella.

Se ignora cuándo se realizó el primitivo trazado del templo, si bien el actual data de 1860. En su interior llama la atención un relicario fechado en 1847-48 y en el exterior un tejado que presenta excelentes ejemplares de cerámica Shek Wan que fueron añadidas a principios del siglo pasado. Esta artesanía se forjaba en los afamados hornos de la provincia de Guangdong, en la ciudad de Shek Wan, de donde han salido estatuillas de cerámica famosas en todo el mundo por la gran habilidad que se ha tenido en su moldeado y su pintura a mano.



Entrada al templo Tin Hau, la patrona de los pescadores.



Diosa Tin Hau, en su altar, para veneración de los navegantes.

La gente del mar acude a estos lugares y hace sus peticiones escribiéndolas en pequeños papeles que quedan atrapados en una especie de muebles sagrados en espera de acontecimientos.

Luego, si se cumplen sus esperanzas, ofrecen sus exvotos. Es una operación que tiene su correspondencia en los barcos de reducido tamaño que cuelgan en muchos de nuestros templos marineros.

Las peregrinaciones budistas motivaron las primeras odiseas náuticas chinas.

CHINATOWN, EL GRAN BARRIO MIGRANTE

El Museo de Historia de Hong Kong, situado en el Kowloon Park del barrio Tsimshatsui, es una de las grandes atracciones de la ciudad portuaria. Al margen de los amplísimos locales donde se exponen objetos relacionados con todo tipo de manifestaciones de la vida cotidiana china, pone a disposición de curiosos e investigadores una amplísima documentación en torno al desarrollo de la navegación china.

Es un lugar donde se hallan datadas miles de aventuras de todo pelo relacionadas con las gentes del mar.

Una de las más curiosas está vinculada con la creación de uno de los barrios más característicos de Nueva York, Chinatown.

A mediados del siglo XIX, en agosto de 1846 según la documentación, unos comerciantes ingleses compraron en Cantón un navío chino de 800 toneladas al que bautizaron como "Keying" o "Ch'i-ying", con la idea de establecer una línea regular entre los puertos de Hong Kong, Nueva York y Londres.

La operación comercial no fue muy limpia, ya que se obvió una ley china que prohíbe una venta semejante a extranjeros. Eran tiempos en que los chinos buscaban nuevos horizontes y los británicos querían ampliar sus relaciones comerciales.

El "Keying" era un barco centenario que ya había protagonizado mil aventuras.

Incluso se llegó a decir que una parte de su carrera se realizó con bandera pi-



Chinatown hoy es un barrio neoyorquino con vida propia.



Fachada del Museo de Historia de Hong Kong.

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

rata. Las reformas introducidas causaron admiración porque le permitieron realizar una hazaña desconocida hasta entonces: Fue el primer navío construido en China que llegó a la costa este de Estados Unidos rodeando el temido Cabo de Buena Esperanza.

EXOTISMO ORIENTAL EN LONDRES

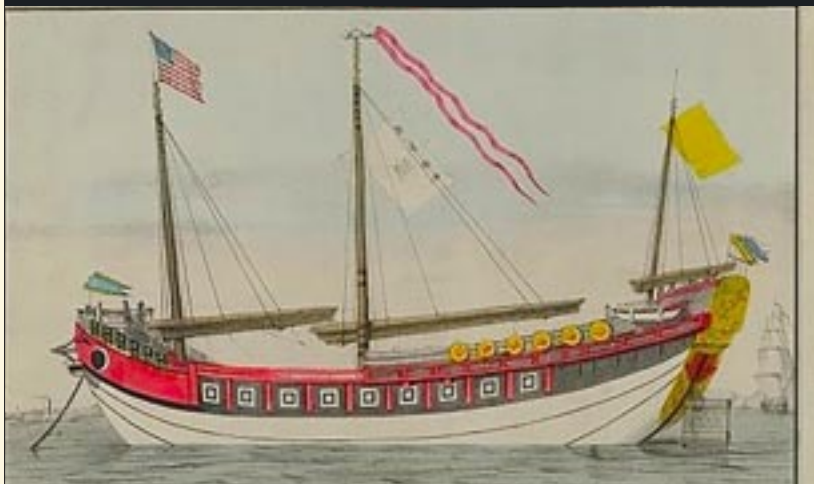
El 6 de diciembre de 1846, el "Keying" zarpó de Hong Kong con una tripulación de 12 marineros británicos y 30 chinos bajo las órdenes del capitán Charles Alfred Kellett. En su travesía hacia el Reino Unido giró por el extremo sur de Sudamérica y llegó a Londres el 27 de marzo de 1847 tras hacer escala en Nueva York. Su pintoresca estructura llamó poderosamente la atención cuando estuvo anclado en los citados puertos, sobre todo en la capital inglesa donde fue visitado por la familia real.

Aquella extraña presencia tuvo un gran impacto en la sociedad británica, cosa que fue aprovechada por los avisados propietarios para celebrar por todo lo alto la llegada del navío chino a un puerto tan tradicional. Se llegó a acuñar una medalla conmemorativa. El Keying transportaba no sólo la porcelana y la seda tan apreciadas en Europa, sino también a gente aventurera que había decidido probar fortuna en otro continente.

En uno de estos viajes, a la altura de Nueva York, parte de la tripulación y los pasajeros chinos se amotinaron a causa de la escasez de víveres. El capitán los arrojó del "Keying" en unas barcasas con las que pudieron llegar a la costa. Se instalaron en Nueva York creando su propia ciudad en el corazón de la macrociudad por excelencia y procurando permanecer siempre unos al lado de otros para ayudarse en los negocios y poder comunicarse. Así nació Chinatown.



Romeros



Junco Keying en el que se produjo el motín.



Los amotinados son expulsados del Keying.



Innovación en la canalización de fluidos: eficiencia y ahorro

protecnavi.es



 **protecnavi**

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