

Europa Azul

Revista de la Mar

Julio-Agosto-Septiembre

N.º211. 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.



Alberto Echaluze

La pesca europea no puede seguir esperando

Dos años después de la llegada de Costas Kadis, el sector continúa aguardando decisiones concretas sobre la reforma de la PPC, el futuro de la financiación, las restricciones de acceso a los caladeros y un equilibrio efectivo entre sostenibilidad ambiental, económica y social. La pesca europea afronta el tramo decisivo de 2026 rodeada de una incertidumbre que comienza a resultar estructural. Han transcurrido cerca de dos años desde la llegada de Costas Kadis a la cartera de Pesca y Océanos de la Comisión Europea y buena parte de las expectativas que acompañaron el comienzo de su mandato están todavía pendientes de concretarse en decisiones capaces de modificar la realidad cotidiana de la flota.

La financiación añade otra incertidumbre. La discusión abierta posteriormente ha demostrado hasta qué punto el sector considera imprescindible disponer de financiación específicamente identificable para la pesca. Pero no basta con discutir la cantidad. También habrá que revisar para qué puede utilizarse ese dinero. La modernización y renovación de una flota europea envejecida, la descarbonización, la seguridad y habitabilidad de los buques y la incorporación de jóvenes difícilmente podrán abordarse sin instrumentos financie-

ros adaptados a esas necesidades. Y mientras Europa debate su modelo pesquero para 2040, los problemas de 2027 ya llaman a la puerta. La negociación anual de posibilidades de pesca volverá a colocar sobre la mesa situaciones muy diferentes. La situación actual de los precios del gasóleo complica más la situación dejando a algunas flotas en puerto.

El conflicto de las 87 zonas cerradas a determinadas artes de fondo constituye un ejemplo especialmente significativo. El sector palangrero reclama desde hace tiempo que se diferencie el impacto de los artes fijos del correspondiente a otras modalidades. Los trabajos científicos aportados desde España han añadido elementos al debate y corresponde ahora a las instituciones científicas europeas y a la Comisión analizarlos dentro de los procedimientos establecidos. Lo que reclama la flota es rapidez. Para una empresa pesquera cuya viabilidad depende del acceso a determinados caladeros, los tiempos administrativos europeos pueden resultar demasiado largos. Costas Kadis recibió un mandato que situaba sobre su mesa la evaluación de la PPC y posteriormente ha impulsado iniciativas como el Pacto Europeo por los Océanos y la futura Visión 2040 para

la pesca y la acuicultura. Son procesos relevantes, pero las organizaciones pesqueras reclaman que desemboquen en decisiones concretas. El problema fundamental ya no parece ser diagnosticar las dificultades de la pesca europea: envejecimiento de la flota, falta de relevo generacional, dependencia energética, competencia internacional, pérdida de espacios de pesca, restricciones crecientes y dificultades de rentabilidad están ampliamente identificadas. Hay estrategias, consultas, evaluaciones, hojas de ruta y una Visión 2040 en preparación, pero el sector reclama algo más inmediato: medidas y un calendario legislativo claro. Europa tiene ahora que decidir qué modelo pesquero quiere conservar. La transición ecológica necesita ciencia, conservación y control, pero también barcos, empresas y pescadores. Si la futura reforma de la Política Pesquera Común pretende recuperar la confianza del sector, deberá demostrar que los tres pilares de la sostenibilidad tienen realmente el mismo peso. Después de años de sacrificios y de reducción del esfuerzo, la flota europea reclama que el tiempo de los diagnósticos dé paso al de las decisiones. Esa es la cuestión que Bruselas tiene pendiente de responder.



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: Plaza de Unzaga 9-2. Tfno movil: 606549776. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

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

CONTRATACIÓN DE PUBLICIDAD: Tfno: 606549776

E-MAIL: info@europa-azul.es

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



Entrevista 6 a 10

Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación,
Luis Planas

Euskadi 12 a 19

El Gobierno Vasco quiere modificar la pesca profesional en aguas interiores

Los arrantzales piden usar más aparejos también en aguas exteriores

Asturias 18 a 21

El Cantábrico rompe límites

El Cañón de Avilés avanza hacia nuevas etapas de protección

Galicia 22 a 26

ARVI reclama un nuevo marco empresarial para garantizar el futuro de la pesca

El palangre de Burela exige quedar fuera de las vedas europeas

ICES mantiene sin cambios los ecosistemas vulnerables

Energías 28 y 29

OPESCAYA reclama que la descarbonización no repercuta sobre la viabilidad de la flota

La flota vasca de arrastre amarra por los precios del gasoil

Informe FAO 30 y 31

El mercado pesquero mundial crecerá más despacio y desplazará su centro hacia Asia

Comité COFI 32 y 33

Conmemora en Roma los diez años del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector

Sector atunero 34 y 35

El CIAT avanza en atunes y control electrónico

Solo 32 buques concentran el transbordo de atún en alta mar en el Pacífico

Jornada de Ribeira 38 y 39

Sector, Xunta y MAPA reclaman un fondo propio para la pesca

6 a 10

Entrevista. Ministro de Pesca, Luis Planas

“Europa necesita un sector pesquero fuerte”

El ministro de Pesca, Luis Planas reclama a Bruselas una simplificación urgente del nuevo Reglamento de Control Pesquero y una aplicación proporcionada a las características de cada flota. El Ministerio apuesta por facilitar la digitalización de la pesca artesanal y mejorar el funcionamiento del sistema CATCH para las importaciones. La futura PPC deberá equilibrar sostenibilidad ambiental, económica y social y facilitar la renovación y descarbonización de los buques. España reclama además revisar el plan del Mediterráneo Occi-

dental para adaptarlo a unas pesquerías multiespecíficas. Planas defiende mantener un fondo europeo específico para pesca y acuicultura y considera insuficientes los 4.000 millones planteados actualmente, frente a los más de 6.100 millones del FEMPA vigente.

Ante la subida del gasóleo, estudia nuevas medidas de apoyo cuando finalice el actual mecanismo de compensación el 30 de septiembre. También reclama reciprocidad en los controles de las importaciones.

12 a 16

Euskadi

Nueva regulación de la pesca vasca en aguas interiores

El Gobierno vasco prepara una nueva regulación de la pesca profesional en aguas interiores de Euskadi para modernizar una normativa con casi tres décadas de antigüedad. La reforma permitirá incorporar el cerco entre las artes autorizadas, aunque su utilización requerirá permisos previos y estará condicionada por los informes científicos de AZTI. El principal cambio afecta, sin embargo, a las artes menores, cuyos límites de redes, aparejos y anzuelos podrán ampliarse en función de la tripulación. El Ejecutivo justifica esta flexibilización por la fuerte reducción de la flota: entre 1998 y 2022 pasó de 143 a 64 embarcaciones.

Congreso Opromar 40 a 42

La pesca española alerta sobre el presupuesto europeo

Opinión 44 y 45

Harina y Aceite de Pescado, industria en crecimiento

Comercialización 66 y 67

Calamar y pulpo revelan la dependencia exterior

Astilleros 50 a 55

Zamakona y el Fiord Horizon

El CSIC y el Hespérides

Ferias y Congresos 58 a 61

Hamburgo, Conxemar y Uhinak

Reportaje 66 a 71

Finlandia, el coto de pesca del zar Alejandro

Congreso ARVI

La Cooperativa reclama un cambio estructural en las políticas pesqueras

ARVI reclama un cambio estructural en las políticas española y europea para garantizar la continuidad empresarial de la pesca con horizonte 2035. Su Declaración ARVI2026 ad-



vierte del envejecimiento de la flota, la pérdida de competitividad y la falta de relevo generacional. La organización propone crear un Registro Especial para la flota de altura y gran altura y establecer instrumentos estables que permitan renovar los buques. También reclama igualdad de condiciones frente a terceros países y una política que equilibre sostenibilidad ambiental, económica y social.

40 a 42

Jornada OPROMAR

España ha ejecutado el 35 % del FEMPA y el sector reclama ampliar las ayudas a la flota

La Jornada de Opromar, celebrada en Madrid, permitió conocer el grado de desarrollo del programa FEMPA. La Secretaria de Pesca, Isabel Artime cifró en un 54 % la dotación del FEMPA ya aprobada y en un 35 % la efectivamente ejecutada en España. Aunque consideró que estos porcentajes muestran el trabajo desarrollado por la Administración General del Estado y las comunidades autónomas, reconoció la necesidad de mantener el ritmo para consumir íntegramente los fondos antes de que concluya el programa. España dispone de 1.120 millones de euros dentro del FEMPA 2021-2027, cuya dotación para el conjunto de la Unión Europea asciende a



6.108 millones. Entre las principales reivindicaciones del sector figura la eliminación del límite de 24 metros de eslora que impide a los buques de mayor tamaño acceder a determinadas ayudas para modernización y renovación. La Secretaría General de Pesca también propone flexibilizar el límite del 15 % aplicable a medidas relacionadas con la flota y facilitar la primera adquisición de embarcaciones.

G°V° Dpto Pesca	2
Conxemar	11
Orpagu	13
CDTI-FEMPA	17
Uhinak	18
Salmón Noruego	19
Industrias Proa	28
Itsaskorda	31
Abanca	32
Arrankoba	41
Protecnavi	43
Profand	49
Inxenia	51
Oliveira	53
Industrias Ferri	55
Coterena	57
Pescanova	61
World Maritime Week	72



La flota pesquera descansa junto a la Cofradía de Pescadores y lonja de Malpica, pero se muestra preocupada por los altos precios del gasoil que ponen en peligro su rentabilidad.
Foto: Iñaki García.

Luis Planas, Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

“Europa necesita un sector pesquero fuerte”

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, defiende flexibilizar el control pesquero europeo, mantener un fondo específico dotado suficientemente y reformar la Política Pesquera Común para equilibrar sostenibilidad ambiental, económica y social. También sitúa entre las prioridades la renovación de la flota, el relevo generacional, la digitalización y la viabilidad del Mediterráneo occidental ante los desafíos del sector.



Planas busca soluciones que permitan garantizar un control eficaz de la actividad pesquera.

1-El nuevo Reglamento europeo de Control Pesquero ha generado una importante preocupación en buena parte de la flota española. ¿Considera que Bruselas ha escuchado finalmente las demandas del sector?

Somos plenamente conscientes de las dificultades que plantea la aplicación de algunas de las nuevas obligaciones introducidas por el Reglamento de Control de la Pesca.

Por ello, hemos trabajado para encontrar soluciones que permitan garantizar un control eficaz de la actividad pesquera sin perder de vista la realidad operativa de nuestra flota y las particularidades de las distintas modalidades de pesca.

Muestra de ello es nuestro paquete de medidas, acordado con el sector, para aplicar el reglamento con la máxima flexibilidad que permite la normativa comunitaria. Entre ellas, destaca la no consideración como infracción de errores u omisiones inferiores a 50

kilogramos en la estimación de las capturas, siempre que la declaración de desembarque refleje correctamente las cantidades desembarcadas, así como la reducción del plazo de notificación previa de llegada a puerto para aquellas modalidades en las que la legislación europea lo permite.

Ante la Comisión Europea y resto de Estados hemos solicitado una revisión urgente de aquellos aspectos que generan problemas desproporcionados para el sector.

Debo decir que los primeros resultados parece que empiezan a verse. En el pleno del Parlamento Europeo del pasado 16 de junio, el comisario de Economía y Productividad, Valdis Dombrovskis confirmó que la Comisión Europea ya está trabajando en un paquete de simplificación para el sector pesquero.

El mensaje de España, respaldado por un elevado número de Estados miembros, está siendo escuchado. Ahora nuestro objetivo es que ese reconocimiento se traduzca cuanto antes en modificaciones concretas que faciliten el trabajo de nuestros pescadores sin renunciar a un sistema de control eficaz y proporcionado.

2-La flota artesanal denuncia que muchas obligaciones digitales son difíciles de cumplir a bordo. ¿Qué calendario maneja el Ministerio para facilitar esta transición tecnológica?

El calendario viene determinado por el propio Reglamento de Control, que prevé una implantación progresiva de las distintas obligaciones de digitalización hasta enero de 2028, y permite adaptar su aplicación a los diferentes segmentos de flota. Desde el ministerio acompañamos al sector duran-



El Ministro, Luis Planas, con la comunidad de pescadores de la isla Graciosa.

España reclama que Bruselas simplifique el Reglamento de Control y adapte sus obligaciones a la realidad operativa de cada modalidad pesquera

te todo este proceso para que la transición sea lo más sencilla posible. Somos conscientes de que la realidad de una embarcación artesanal es muy distinta a la de un gran buque de altura. Las soluciones deben ser proporcionadas y adaptadas a cada modalidad de pesca.

En este sentido, hemos desarrollado iPesca, una aplicación móvil específica para las embarcaciones de menos de 12 metros de eslora que permite registrar electrónicamente la actividad pesquera de una forma sencilla, con cualquier dispositivo móvil para evitar la instalación de equipos complejos a bordo.

Asimismo, el ministerio acompaña esta transición con apoyo económico. Por ejemplo, en 2025 concedimos ayudas por importe de más de 450 millones de euros para la instalación de dispositivos de localización ("cajas azules") en los buques de entre 12

y 15 metros de eslora, cuya obligación de uso entró en vigor en enero de este año. Estas ayudas han permitido reducir el coste de adaptación para los armadores.

La digitalización es una obligación establecida por la normativa europea y el papel del ministerio es acompañar al sector para que pueda adaptarse a ella de la forma más fácil posible.

3-La implantación del sistema europeo CATCH para certificar la legalidad de los productos pesqueros supone un cambio profundo para importadores y administraciones. ¿Está España preparada para su aplicación definitiva?

Sí. España está preparada para la aplicación del sistema CATCH porque partíamos de una posición muy avanzada. De hecho, nuestro país fue pionero en el desarrollo de un sistema digital de control de las importaciones pesqueras, que fue reconocido por el

Tribunal de Cuentas Europeo, en su informe de 2022 sobre la lucha contra la pesca ilegal, como uno de los sistemas más eficaces y robustos de la Unión.

Esa experiencia ha permitido que la adaptación al sistema desarrollado por la Comisión haya sido rápida. No obstante, la puesta en marcha de CATCH ha evidenciado algunas incidencias técnicas y operativas que afecta al funcionamiento diario de importadores, exportadores y administraciones competentes.

España comparte plenamente los objetivos del sistema en materia de trazabilidad y lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Sin embargo, también entendemos las preocupaciones trasladadas por el sector respecto al incremento de la carga administrativa y a determinadas dificultades de funcionamiento.

Precisamente por ello, España ha sido uno de los Estados miembros más activos a la hora de trasladar estas incidencias a la Comisión, tanto durante la fase de pruebas como tras la entrada en funcionamiento del sistema. Hemos impulsado este debate en el Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca para mejorar su funcionamiento. España es el principal importador de productos pesqueros de la Unión Europea y, por tanto, cualquier incidencia en CATCH tiene un impacto especialmente relevante sobre nuestras empresas y sobre la cadena de suministro.

Queremos un sistema sólido que garantice la legalidad y la trazabilidad de los productos pesqueros, un control homogéneo en todos los puntos de entrada de la Unión Europea y que al mismo tiempo sea ágil, interoperable y no genere cargas administrativas innecesarias para los operadores.

4-La Comisión Europea ha iniciado la reflexión sobre la futura reforma de la Política Pesquera Común. ¿Cuáles son las principales prioridades que defenderá España?

Planas exige un fondo pesquero cercano a los 6.100 millones para renovar la flota y garantizar el relevo generacional

La futura Política Pesquera Común, que tiene que contar con una financiación específica y suficiente, debe partir de una premisa clara: Europa necesita un sector pesquero fuerte, competitivo y sostenible para garantizar su seguridad alimentaria y reducir su dependencia de las importaciones.

España defenderá una política pesquera basada en el equilibrio entre las tres dimensiones de la sostenibilidad medioambiental, económica y social. Los importantes avances logrados en la recuperación de numerosos recursos pesqueros deben permitir ahora prestar una mayor atención a la viabilidad de las empresas, al mantenimiento del empleo y al futuro de las comunidades costeras.

La toma de decisiones debe incorporar, de forma equilibrada, criterios biológicos, económicos y sociales, para permitir una gestión más acorde a los desafíos que tenemos antes nosotros como el cambio climático o el relevo generacional. Por todo ello será imprescindible eliminar aquellos obstáculos que dificultan la renovación y descarbonización de la flota, y favorecer al mismo tiempo la mejora de las condiciones de trabajo a bordo.

España defiende el reconocimiento del papel estratégico que desempeña la flota que opera fuera de las aguas de la Unión Europea, así como el mantenimiento y fortalecimiento de los acuerdos de colaboración de pesca sostenible con terceros países, que constituyen una herramienta esencial para la gobernanza internacional de los océanos y para el abastecimiento de productos pesqueros.

5-Muchas organizaciones consideran que la sostenibilidad ambiental ha avanzado más rápido que la sostenibilidad económica y social. ¿Comparte ese diagnóstico?

En los últimos años se han realizado avances muy importantes en materia de sostenibilidad ambiental. Sin duda eso es una buena noticia. España siempre ha defendido que la conservación de los recursos pesqueros constituye la base sobre la que debe construirse el futuro del sector.

Ahora bien, la política pesquera, como ya he remarcado, debe sustentarse, de forma equilibrada, sobre tres pilares igualmente importantes, complementarios y mutuamente dependientes como la sostenibilidad ambiental, la económica y la social.

Tenemos que proteger también a nuestros pescadores porque la rentabilidad de la actividad pesquera es una garantía de futuro.

6-España continúa reclamando una revisión del reglamento del Mediterráneo Occidental. ¿Qué cambios considera imprescindibles para garantizar la viabilidad de la flota?

El Plan Plurianual para el Mediterráneo Occidental debe revisarse para adaptarlo mejor a la realidad de una pesquería esencialmente mixta. Los importantes esfuerzos realizados por el sector en los últimos años están dando resultados positivos.

El marco normativo tiene que evolucionar en consecuencia. No podemos continuar con un sistema que condiciona toda la actividad pesquera a la situación de la especie más vulnerable.

Ese enfoque puede resultar adecuado en determinadas pesquerías mono-específicas, pero no responde a la realidad del Mediterráneo occidental, donde las capturas son multiespecíficas y requieren una gestión más flexible y equilibrada.

Claro que la sostenibilidad ambiental es un objetivo irrenunciable. Pero las medidas de gestión también deben tener en cuenta la viabilidad de las empresas, el mantenimiento del empleo, el relevo generacional, la seguridad alimentaria y el futuro de las comunidades costeras que dependen de esta actividad.

La Comisión Europea ya ha iniciado el proceso de reflexión sobre la revisión del Reglamento mediante una consulta pública, en la que España ha participado de forma activa para trasladar nuestra posición.

7-Numerosas comunidades autónomas y organizaciones empresariales están reclamando mantener un fondo específico para la pesca dentro del próximo presupuesto europeo. ¿Comparte plenamente esa reivindicación?

Sí. España comparte plenamente esa reivindicación y la ha defendido desde el inicio de las negociaciones del próximo Marco Financiero Plurianual. La pesca y la acuicultura necesitan un fondo específico que tenga en cuenta las particularidades de un sector estratégico para la seguridad alimentaria, la sostenibilidad y la autonomía de la Unión Europea.

Hemos logrado avances importantes en la negociación, como duplicar la dotación inicial prevista, de 2.000 a 4.000 millones de euros, pero sigue siendo insuficiente. Nuestro objetivo es que la financiación alcance un nivel mínimo equivalente al del actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) de más de 6.100 millones de euros. Las negocia-



Luis Planas visita el buque Intermare e interviene en la bienvenida institucional del curso "Artes de Pesca y tecnología pesquera"



Luis Planas atiende a unos pescadores, tras la visita realizada.

ciones continúan y España seguirá trabajando para garantizar una financiación suficiente que permita afrontar retos clave como la renovación de la flota, el relevo generacional y el futuro de nuestras comunidades pesqueras.

8-La subida del precio del gasóleo está volviendo a situar a una parte de la flota pesquera en una situación muy complicada, especialmente a los segmentos con mayor consumo de combustible. Además, el actual mecanismo de compensación finaliza el 30 de septiembre. ¿Tiene

previsto el Gobierno adoptar nuevas medidas de apoyo al sector pesquero si se mantiene este encarecimiento?

Estamos siguiendo muy de cerca la evolución de los precios del gasóleo y somos plenamente conscientes del impacto que este incremento está teniendo tanto en el sector pesquero como en el agrario. El Gobierno está estudiando en estos momentos qué medidas podemos adoptar para compensar esta subida y proteger la rentabilidad de nuestros productores.

Tenemos actualmente en vigor un mecanismo de apoyo que, en el caso del gasóleo pesquero, permite compensar hasta el 70% de la diferencia de precio, con un máximo de 20 céntimos por litro. Es una medida que hemos prorrogado hasta el 30 de septiembre precisamente porque entendemos que las circunstancias internacionales continúan afectando de manera importante a los costes de producción.

A partir de ahí, tendremos que analizar la evolución de la situación y adoptar las decisiones que correspondan. Es una cuestión sobre la que el Gobierno está trabajando y que deberá ser abordada próximamente por el Consejo de Ministros. Nuestro objetivo es que una situación internacional extraordinaria no ponga en peligro la viabilidad de las explotaciones agrarias y de las empresas pesqueras.

9-El sector reclama reciprocidad en los controles aplicados a los productos importados. ¿Cómo valora la creación del grupo europeo de trabajo sobre controles en frontera?

España valora favorablemente la creación de un grupo de trabajo sobre controles en frontera, de hecho, colaboramos intensamente con otros Estados miembros y la Comisión Europea para mejorar y avanzar en la coordinación de controles, y la mejora de la armonización de los mismos.

10-La edad media de los pescadores continúa aumentando. ¿Qué medidas concretas prepara el Ministerio para atraer jóvenes al sector? ¿Qué incentivos considera imprescindibles para favorecer también la incorporación de mujeres a la pesca y la acuicultura?

El relevo generacional y el papel de las mujeres en la pesca y la acuicultura son, probablemente, algunos de los principales retos para el sector.



Entrega de diplomas del curso "Artes de Pesca y tecnología pesquera"

Atraer a jóvenes y, particularmente a mujeres, exige mucho más que facilitar su acceso a la profesión, requiere ofrecerles un proyecto de futuro estable, atractivo y con perspectivas de desarrollo.

Para ello es imprescindible avanzar en ámbitos como la formación, así como en un marco regulatorio que aporte mayor previsibilidad a la actividad empresarial, discutida en la reunión de ministros de Pesca celebrada a finales de julio en Cork bajo Presidencia irlandesa.

Tampoco debemos olvidar que será necesario adaptar determinados conceptos de la Política Pesquera Común, como los relativos a la capacidad pesquera entendida como tonelaje y potencia de motores. La renovación de la flota, y las posibilidades de su financiación pública europea, debe permitir mejorar la habitabilidad de los buques, las condiciones de trabajo, la seguridad, la conectividad y las comunicaciones a bordo.

11-¿Cómo le gustaría que se recordara su etapa al frente del Ministerio en materia pesquera cuando concluya su mandato?

El sector pesquero es clave y merece atención y cariño. Somos la primera flota pesquera de la Unión Europea y debemos hacer vales nuestra pesca. Estos años han sido complicados, con muchos retos y dificultades, como el incremento del precio de los combustibles o la búsqueda del equilibrio entre posibilidades de pesca y rentabilidad. Pero creo que el gran reto son el futuro y los jóvenes, y para eso necesitamos nuevos barcos para hacer la pesca del siglo XXI con instrumentos que nos sirvan para ello. Como ministro, y junto al magnífico equipo de la Secretaría General de Pesca, estamos haciendo un trabajo serio de la mano del sector, al que agradezco su comprensión y apoyo. Es una gran responsabilidad y un gran honor, como miembro del Gobierno de España, trabajar por nuestro sector pesquero. 🌊



27º FERIA
INTERNACIONAL
de productos del mar
congelados

Where Blue
Business Happens

06-08.OCT.2026

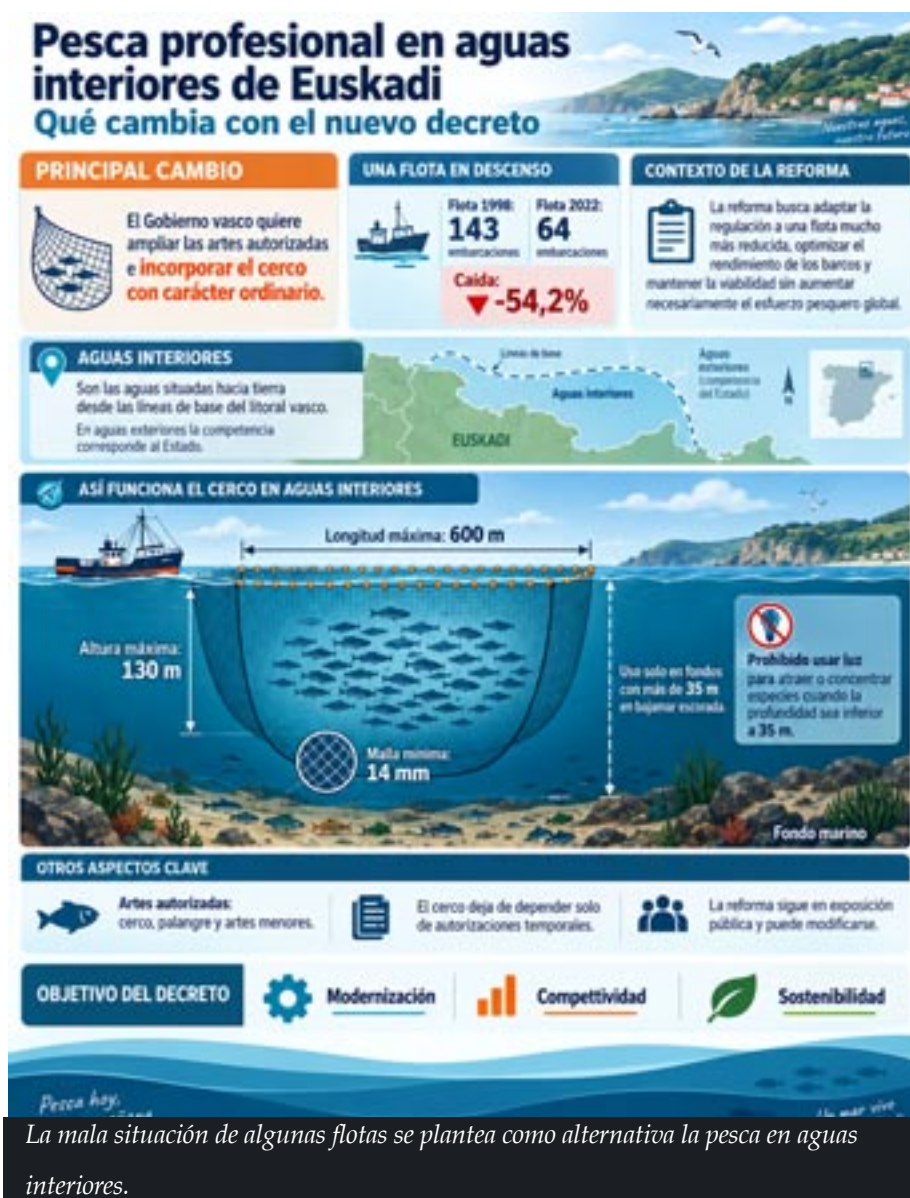
IFEVI, Vigo (España)

www.conxemar.com

El Gobierno Vasco quiere modificar la pesca profesional en aguas interiores

El Gobierno vasco quiere modificar la regulación de la pesca profesional en aguas interiores para ampliar las artes autorizadas e incorporar el cerco con carácter ordinario. El Ejecutivo argumenta que la fuerte reducción de la flota permite actualizar unos límites diseñados hace casi tres décadas sin aumentar necesariamente el esfuerzo pesquero global. El departamento de Alimentación, Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca, dirigido por Amaia Barredo, ha sometido a exposición pública un proyecto de decreto que redefine las condiciones para el ejercicio de la pesca profesional en las aguas interiores de Euskadi. La principal novedad es la incorporación del cerco entre las artes permitidas habitualmente, junto con las artes menores y el palangre.

Hasta ahora, el cerco estaba prohibido con carácter general en estas aguas, aunque podía practicarse mediante autorizaciones temporales concedidas por la Administración. El Ejecutivo vasco fundamenta la reforma en la profunda reducción experimentada por la flota durante las últimas décadas. Según los datos incorporados al proyecto, entre 1998 y 2022 el número de embarcaciones pasó de 143 a 64, una caída del 54,2%. Esta pérdida de más de la mitad de las unidades habría provocado una disminución similar de la capacidad nominal de pesca, mientras las cantidades máximas de artes y aparejos autorizados han permanecido prácticamente constantes al mantenerse la regulación diseñada para una flota considerablemente mayor.



El objetivo declarado de la nueva normativa es, por tanto, adaptar las posibilidades de pesca a la dimensión actual de la flota. El Gobierno considera necesario "optimizar el rendimiento" de los barcos que continúan trabajando para favorecer su mante-

nimiento, modernización y competitividad y garantizar una producción que contribuya a su viabilidad. La Administración sostiene que la ampliación puede realizarse sin incrementar el esfuerzo pesquero global, precisamente por la reducción estructural re-

El proyecto establece una longitud máxima de red de 600 metros, una altura no superior a 130 metros y una abertura mínima de malla de 14 milímetros.

gistrada en el número de embarcaciones.

La modificación afecta exclusivamente a las denominadas aguas interiores, sobre las que Euskadi ejerce sus competencias pesqueras. Se trata del espacio marítimo situado hacia tierra desde las líneas de base que delimitan el litoral y que, en el caso vasco, toman como referencia puntos como cabo Higuer, cabo San Antón, cabo

Matxitxako, cabo Villano y Punta Cobarón. Más allá de estas líneas y hasta el límite de las 12 millas del mar territorial se encuentran las aguas exteriores, donde la competencia sobre la ordenación pesquera corresponde al Estado.

La incorporación del cerco constituye el cambio de mayor alcance. Esta modalidad utiliza una red que rodea el cardumen y posteriormente se cierra por su parte inferior para concen-

MOTIVOS DE LA NORMATIVA

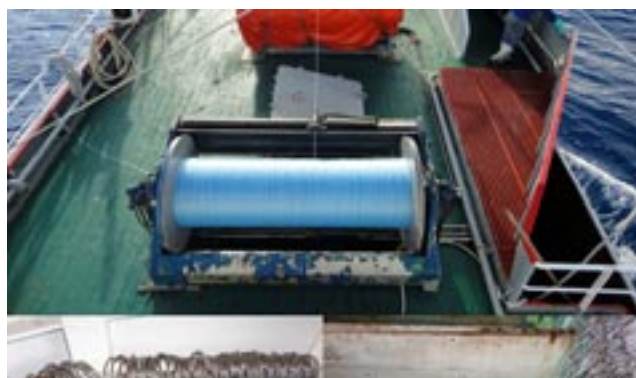
Los principios fundamentales en los que se basa la normativa se basan en el descenso de la flota de. Desde 2006, Euskadi ha perdido un total de 93 embarcaciones de bajura, lo que supone un descenso cercano al 40%. Según los últimos datos disponibles, correspondientes al cierre de 2025, el País Vasco contaba con 137 buques de este tipo de cerco.

También se trata de garantizar el acceso de la flota de anzuelo, ante la disminución de cuotas que padece.

Origen, artesanía e innovación

Especialistas en la pesca de
pez espada en Europa





La flota de anzuelo mira con interés los cambios legislativos.

trar las capturas. El proyecto establece una longitud máxima de red de 600 metros, una altura no superior a 130 metros y una abertura mínima de malla de 14 milímetros. Su utilización quedará limitada a aguas con una profundidad superior a 35 metros en bajamar escorada. Además, el empleo de fuentes de luz para atraer o concentrar especies estará prohibido cuando la profundidad sea inferior a esos 35 metros.

Palangre

También se concretan los límites aplicables al palangre, vinculándolos al número de tripulantes enrolados y presentes a bordo. Una embarcación con un solo tripulante podrá utilizar hasta 1.000 anzuelos y una línea de un máximo de 4.000 metros, mientras que los barcos con tres o más tripulantes podrán alcanzar los 3.000 anzuelos y los 8.000 metros de longitud total. En todos los casos se permitirá transportar otros 500 anzuelos de repuesto.

La normativa contempla asimismo las artes menores, entre ellas las de enmalle o enredo, las artes de anzuelo y las trampas o nasas.

El Gobierno vasco argumenta que la flota de artes menores que trabaja actualmente en estas aguas es “relativamente reducida” y está formada fundamentalmente por embarcaciones que realizan mareas diarias y regresan a puerto. La regulación vigente mantiene, según el Ejecutivo, parámetros procedentes de finales de los años noventa, cuando el número de unidades era muy superior. A ello se suma la evolución tecnológica de los barcos para responder a nuevas exigencias de sostenibilidad, competitividad, seguridad y control.

El proyecto también introduce en su análisis la costera del bonito del norte (*Thunnus alalunga*). Durante los meses estivales, parte de las embarcaciones de artes menores —especialmente las de mayor tamaño— abandona temporalmente sus pesquerías habituales para participar en la campaña del bonito a la cacea cuando la especie en-

tra en el interior del golfo de Bizkaia. El Ejecutivo considera que este desplazamiento estacional ha reducido en los últimos años el esfuerzo ejercido por las artes menores durante el verano, aunque reconoce que la magnitud de esa disminución está todavía pendiente de evaluación.

La ampliación de posibilidades irá acompañada, según plantea el decreto, de medidas destinadas a impedir que la reforma termine provocando un crecimiento de la capacidad pesquera. El Gobierno considera técnicamente asumible elevar determinados límites máximos de artes para compensar la reducción de la flota, ponderándolos en función del número de tripulantes y de las prácticas habituales de cada modalidad. Al mismo tiempo, reclama un “control estricto” del número de embarcaciones que operan en el subsector para evitar incrementos no deseados de capacidad.

El proyecto se encuentra ahora en periodo de exposición pública y presentación de alegaciones, por lo que su contenido todavía puede experimentar modificaciones antes de la aprobación definitiva. La fase de conclusiones estaba prevista hasta el 7 de septiembre. La reforma abre así una nueva etapa en la ordenación de las aguas interiores vascas, con el reto de compatibilizar una mayor flexibilidad operativa para una flota muy reducida con el mantenimiento del esfuerzo pesquero dentro de límites compatibles con la sostenibilidad de los recursos.

El nuevo proyecto de decreto que regulará la pesca en las aguas interiores de Euskadi y unificará las normativas dispersas con tres décadas de antigüedad trae consigo importantes novedades para garantizar el futuro del sector. Junto a la esperada recuperación de la red de cerco, que requerirá de sus autorizaciones previas avaladas por la administración vasca y el Centro de investigación marina y alimentaria (AZTI), la consejería dirigida por Amaia Barredo ha diseñado una norma que busca aliviar la delicada situación de las embarcaciones de bajura elevando el límite de redes y anzuelos que pueden llevar a bordo. Tal y como detalla el viceconsejero de Pesca, Puertos y Litoral, Leandro Azkue, esta actualización responde a «una reclamación histórica» de las cofradías guipuzcoanas y vizcaínas para «modernizar de forma integral una regulación que data de hace tres décadas».

Regulación de aparejos

El decreto contempla que los topes máximos de redes y aparejos puedan llegar a duplicarse de forma individual, compensando la caída del tonelaje global.

El viceconsejero lo resume de forma muy gráfica: «Siendo menos barcos pueden ir a pescar con más aparejo sin que eso vaya en detrimento de la especie. Antes éramos

cien barcos y echábamos mil anzuelos cada uno, si ahora somos cincuenta barcos, pues déjame echar mil quinientos. Al final, el esfuerzo global no es mayor que el que hace treinta años y yo puedo, digamos, echar más aparejo y puedo, en teoría, pescar más».

En otras palabras, el verdadero espíritu y la gran novedad del borrador del decreto no reside en el cerco, sino en la urgente modernización de las llamadas artes menores. La consejería dirigida por Amaia Barredo busca aliviar la delicada situación de los barcos de bajura permitiendo que, al ser hoy menos unidades en activo, puedan utilizar una mayor cantidad de aparejos por embarcación de manera ponderada según su tripulación. En la práctica, esto significa que los arrantzales podrán calar redes más extensas o lanzar más anzuelos al mar, optimizando su rendimiento individual y rentabilidad económica sin que el esfuerzo pesquero y medioambiental supere al que se registraba a finales de la década de los noventa.

Exposición pública

En cualquier caso, el borrador se encuentra en plena fase de exposición pública y recepción de alegaciones, un plazo que expirará a mediados de este mes de septiembre. A partir de entonces, el Ejecutivo autonómico deberá recabar los típicos informes preceptivos jurídicos antes de publicar el texto definitivo. «Si llegáramos para terminar el año, casi nos daríamos con un canto en los dientes, porque requiere muchos informes preceptivos de los distintos organismos de aquí del Gobierno. Lo previsible es que entre en vigor a finales de este año o a principios del que viene», explica Azkue.

La norma también formaliza, tal y como se ha venido explicando, la readmisión de la pesca de cerco en la franja marítima autonómica, una práctica prohibida con carácter general que hasta ahora se salvaba de manera habitual y recurrente mediante autorizaciones temporales. Sin embargo, esta flexibilización no supondrá una vía libre para «esquilmar los recursos ni un aumento del esfuerzo pesquero global». El viceconsejero de Pesca, Leandro Azkue, explica que la habilitación del cerco no implica una «autorización automática».

De hecho, cualquier incursión de los barcos de mayor porte en la franja marítima autonómica requerirá un permiso previo de la dirección competente, el cual estará estrictamente condicionado a los informes científicos que elabore el centro AZTI sobre la salud biológica de las especies. «Lo que hemos hecho es que los arrantzales no tenga un 'no' desde el principio para el uso del cerco, sino que tenga un sí, siempre y cuando se les concedan las autorizaciones correspondientes», explica Azkue.

Relaciones con otras comunidades

La prohibición general del uso del cerco en estas aguas no obedecía tanto a una incompatibilidad biológica, sino a un problema de convivencia. Tal y como detalla Azkue, la competencia autonómica guipuzcoana se enmarca en una lámina de agua extremadamente reducida que une trazados imaginarios rectilíneos entre el cabo de Higuer, San Antón y otros puntos del litoral. Hace treinta años, la abundancia de buques operando en este estrecho margen generaba conflictos de espacio entre los grandes cerqueros y los pesqueros más pequeños. Hoy en día, la merma sostenida de unidades en la flota ha diluido esa fricción espacial, lo que ha impulsado al Ejecutivo a levantar el veto de forma oficial para evitar tener que seguir recurriendo a las autorizaciones temporales excepcionales.

En cuanto a la relación con otras comunidades autónomas y la llegada de pesqueros foráneos a la costa vasca, el nuevo marco normativo mantendrá intacta la política de reciprocidad institucional. Según explica Leandro Azkue, es «una práctica tradicional que buques de otras regiones acudan a Euskadi durante las costeras de primavera en busca de especies como la anchoa, el verdel o la sardina».

Para poder faenar en la zona, estas embarcaciones tienen la obligación de solicitar un permiso especial al Gobierno Vasco, una concesión a la que Lakua suele acceder de manera habitual porque la flota local actúa exactamente igual en el resto del mar Cantábrico. «Es práctica habitual que, en base a la reciprocidad, al igual que nosotros accedemos a posibilitar que un número determinado de embarcaciones gallegas puedan pescar en las aguas interiores de Euskadi, también la comunidad gallega accede a que el mismo número de embarcaciones vascas puedan pescar en sus aguas», detalla el viceconsejero.

Los arrantzales piden usar más aparejos también en aguas exteriores

Las cofradías de Gipuzkoa ven con buenos ojos el proyecto autonómico al aumentar el tope de redes y anzuelos para la pesca de bajura y actualizar un régimen anticuado.

Representantes de las cofradías y patrones de los distintos oficios de puertos como Getaria, Hondarribia o Pasaia se han reunido en los últimos días para estudiar al detalle el borrador de la nueva normativa vasca, que busca simplificar una burocracia anticuada y trae consigo importantes novedades en lo que respecta al límite de aparejos de la flota costera local de artes menores, además de actualizar el régimen de la pesca de cerco. La conclusión principal extraída de este encuentro es clara: el texto, cuya aprobación y puesta en marcha se espera para principios del próximo año, se ve con buenos ojos, y ahora uno de los retos de los pescadores es lograr que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación aplique esta misma filosofía en las aguas exteriores.

Miren Garmendia, secretaria general de la Federación de Cofradías de Pescadores de Gipuzkoa, que están trabajando activamente en este frente institucional para trasladar el «espíritu» de la norma vas-

ca a Madrid. «La dificultad es mayor en el sentido de que nos tenemos que poner de acuerdo toda la cornisa cantábrica, pero la realidad de toda la cornisa es la misma que la de las aguas interiores de Euskadi», explica Garmendia. El objetivo del sector es que la administración central, competente de la franja marítima exterior, permita también flexibilizar el límite de aparejos mar adentro para «dar un poco más de oxígeno a esta flota que realmente lo necesita».

El diagnóstico del que parte esta reivindicación es similar al que ha motivado al Gobierno Vasco a modernizar su regulación de hace tres décadas: la flota costera local de artes menores arrastra serias

“Esta flota lo que realmente necesita es un poco de oxígeno”



dificultades de viabilidad económica y ha visto cómo sus unidades se reducían a la mitad. De hecho, desde 2006, Euskadi ha perdido un total de 93 embarcaciones de bajura, lo que supone un descenso cercano al 40%. Al cierre de 2025 el País Vasco contaba con 137 buques de este tipo.

En este línea, Garmendia defiende que, al quedar muchos menos barcos en activo, permitir el uso de más redes y anzuelos por embarcación no supondrá un aumento del esfuerzo pesquero global, sino un ajuste equilibrado. «Tenemos que ofrecer posibilidades de que la actividad sea viable económicamente, justamente porque estamos trabajando en el

Las cofradías aprovechan la recta final del periodo de exposición pública para perfilar la letra pequeña del texto

problema generacional para atraer a la gente joven», añade la portavoz del sector.

Buena sintonía

Pese a la buena sintonía general con la consejería dirigida por Amaia Barredo, las cofradías aprovecharán la recta final del periodo de exposición pública para perfilar la letra pequeña del texto. En los próximos días trasladarán a la Viceconsejería de Pesca una serie de alegaciones muy técnicas destinadas a pulir los topes

de las artes, buscando ir un paso más allá en los beneficios para las tripulaciones.

Sobre la actualización del régimen de la pesca de cerco, la responsable aclara que, en la práctica, la situación de los cerqueros no va a cambiar «nada» respecto a los últimos años, ya que las condiciones técnicas y los permisos previos requeridos por el Gobierno Vasco seguirán siendo exactamente los mismos que se venían

aplicando. «Es la semántica lo que ha cambiado en el texto; a nosotros no nos va a generar ningún problema porque vamos a seguir trabajando igual», concluye Garmendia.

Desde Lakua insisten en que la readmisión legal del cerco no supondrá, ni mucho menos, una vía libre para la extracción indiscriminada. «El permitir no supone una autorización automática. Me gustaría aclararlo para que la gente no piense que de repente va a haber aquí algo que hasta ahora no sucedía y vamos a esquilmar los recursos», sentenció Azkue.

Cualquier incursión de estos buques requerirá un permiso previo, estrictamente condicionado a los informes científicos de AZTI sobre la salud biológica de las especies. El responsable autonómico recordó, además, que el veto histórico obedecía a un problema de «convivencia» por la falta de espacio, y no a una incompatibilidad biológica, una fricción que la severa caída del número de buques ha terminado por diluir de facto. 

TU PROYECTO, **NUESTRO IMPULSO**

CLICK
AQUÍ



Descubre todas las ayudas CDTI-FEMPA disponibles para el sector de la pesca y la acuicultura.



Cofinanciado por
la Unión Europea



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

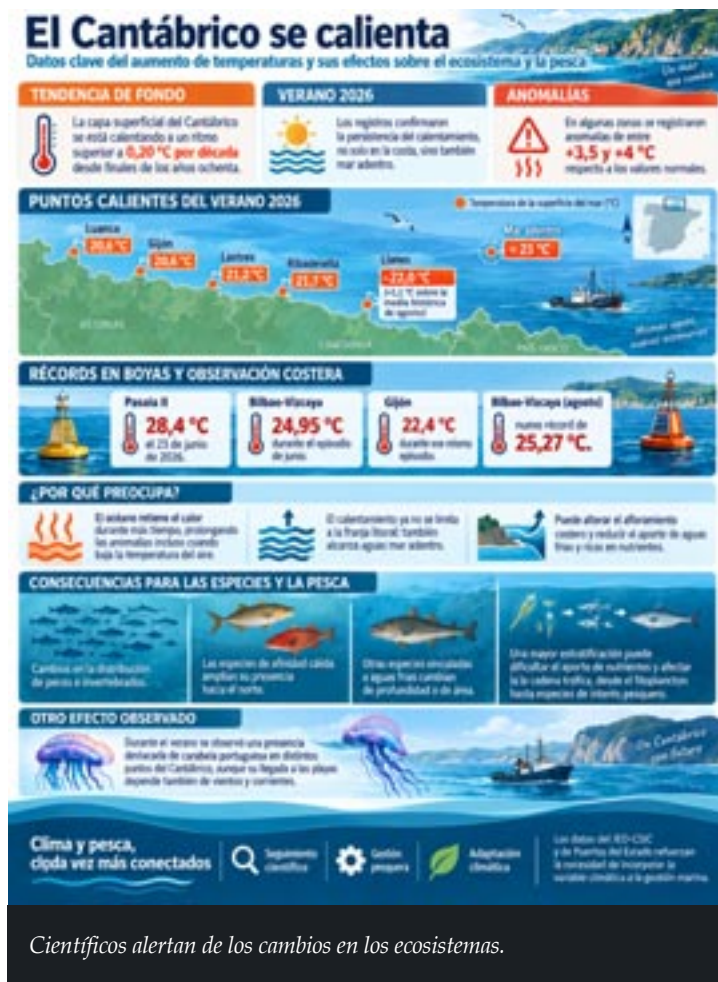


Fondos Europeos



El Cantábrico rompe los límites

El mar Cantábrico registra temperaturas de hasta 2,5 grados por encima de la media y los científicos alertan de cambios en los ecosistemas, desplazamientos de especies y efectos potenciales sobre las pesquerías. El calentamiento del Cantábrico ha dejado de responder a episodios aislados para convertirse en una tendencia que los científicos observan con creciente preocupación. Las mediciones realizadas frente a la costa asturiana sitúan este verano la temperatura marina entre uno y dos grados y medio por encima de los valores habituales de décadas anteriores, mientras diferentes puntos del litoral cantábrico han alcanzado máximos históricos.



Científicos alertan de los cambios en los ecosistemas.

Las series recopiladas por el Instituto Español de Oceanografía (IEO-CSIC) desde finales de los años ochenta muestran que la capa superficial del Cantábrico se está calentando a un ritmo superior a dos décimas de grado por década. Los datos acumulados permiten hablar ya de una tendencia sostenida y no simplemente de sucesivos veranos excepcionalmente cálidos. Investigaciones anteriores del propio IEO habían constatado tasas superiores a 0,20 grados por década tanto en superficie como en determinadas capas más profundas.

El verano de 2026 ha reforzado esta tendencia. Según los datos recogidos en Asturias, Llanes llegó a alcanzar los 22 grados en superficie, 1,1 grados por encima de su media histórica para agosto. Ribadesella registró 21,7 grados y Lastres llegó a 21,2, mientras Gijón y Luanco se situaron en torno a los 20,6 grados. Las campañas oceanográficas han detectado incluso registros próximos a los 23 grados mar adentro.

El fenómeno no se limita al litoral asturiano. La red de Puertos del Estado ha registrado durante 2026 máximos en numerosos puntos del Cantábrico. La boya costera de Pasaia II alcanzó los 28,4 grados el 23 de junio, mientras Bilbao-Vizcaya llegó a 24,95 grados y Gijón a 22,4 grados durante ese mismo episodio. En agosto, Bilbao-Vizcaya volvió a establecer un récord, con 25,27 grados.

La situación preocupa especialmente por su persistencia. Raquel Somavilla, investigadora del Centro Oceanográfico de Santander del IEO-CSIC, ha señalado que durante este verano se han registrado en algunas zonas anomalías de entre 3,5 y 4 grados respecto a los valores normales. El océano, además, retiene durante más tiempo el calor acumulado, de manera que una sucesión de episodios cálidos puede prolongar las anomalías incluso cuando desciende la temperatura atmosférica.

César González-Pola, investigador del Centro Oceanográfico de Gijón, advierte de que las alteraciones ya no se limitan a la franja litoral. Las campañas científicas permiten comprobar que el calentamiento alcanza también aguas situadas mar adentro. Uno de los mecanismos que está cambiando es el afloramiento costero: tradicionalmente, los vientos del nordeste favorecen el ascenso de aguas profundas, frías y ricas en nutrientes, pero la persistencia del calor superficial puede alterar la estructura térmica y la productividad del ecosistema.

Consecuencias para las especies y la pesca

Las implicaciones para la pesca pueden ser importantes. El calentamiento modifica la distribución geográfica de peces e invertebrados, favoreciendo que especies de afinidad cálida amplíen su presencia hacia el norte mientras otras vinculadas a aguas más frías cambian su distribución o profundidad. Un estudio del IEO sobre 246 especies del Cantábrico y Mediterráneo, basado en más de medio centenar de campañas oceanográficas, ya constató cambios en sus áreas de distribución relacionados con el cambio climático. La transformación comienza además en los niveles inferiores de la cadena trófica. Una mayor estratificación de la columna de agua puede dificultar el aporte de nutrientes desde capas profundas y

«El Cantábrico se convierte en un indicador relevante de los cambios que experimenta el Atlántico nororiental»

afectar al fitoplancton, del que dependen el zooplancton y posteriormente numerosas especies de interés pesquero. El IEO viene señalando desde hace años que el calentamiento del Atlántico Norte está modificando las comunidades marinas y puede repercutir sobre las pesquerías, lo que refuerza la necesidad de incorporar la variable climática a su gestión. A estos cambios se suma la llegada o expansión de organismos asociados a aguas más cálidas. Durante este verano se ha observado una presencia destacada de carabela portuguesa en diferentes puntos del Cantábrico, aunque los científicos recuerdan que su llegada a las playas depende también de vientos y corrientes. 🌊

Logo of UHINAK (Union of the Humber and Iberian Nations for the Atlantic Ocean) featuring a stylized wave and a circle with a diagonal line.

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

Consulta la información en: uhinak.com

ORGANIZAN

FICOBA

ZTi
MEMBER OF
BASQUE RESEARCH
& TECHNOLOGY ALLIANCE

El Cañón de Avilés avanza hacia una nueva etapa en su protección ambiental

El Cañón de Avilés avanza hacia una nueva etapa en su protección ambiental. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) trabaja en el futuro instrumento de gestión del Sistema de Cañones Submarinos de Avilés, uno de los espacios de mayor biodiversidad del Cantábrico, con un objetivo especialmente complejo: garantizar la conservación de sus hábitats y especies sin ignorar la actividad pesquera desarrollada históricamente en estas aguas.

Los trabajos se están realizando conjuntamente con la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y cuentan con la colaboración científica del Instituto Español de Oceanografía (IEO-CSIC). En estos momentos se trabaja especialmente en los aspectos pesqueros que deberán incorporarse al futuro plan de gestión y que determinarán en buena medida cómo podrá seguir operando la flota en el espacio protegido.

El propio MITECO señala que el objetivo de estos estudios es compatibilizar la protección de los valores naturales que justificaron la declaración del espacio con el mantenimiento de la actividad pesquera. Para ello, las futuras decisiones deberán apoyarse en el mejor conocimiento científico disponible tanto sobre los ecosistemas existentes como sobre la intensidad, distribución y características de las pesquerías que operan en la zona.

El Sistema de Cañones Submarinos de Avilés está integrado fundamentalmente por los cañones de Avilés, El Corviro y La Gavieta. Se trata de una extraordinaria estructura sumarina situada frente a la costa asturiana que



El Cañón de Avilés avanza hacia su mayor protección

Se pretende determinar las posibles interacciones entre los artes utilizados, las zonas de pesca, los hábitats y especies

desciende desde la plataforma continental hacia grandes profundidades. Algunos sectores alcanzan aproximadamente los 4.000 metros, creando unas condiciones oceanográficas que favorecen una elevada productividad biológica y una notable diversidad de especies.

Las investigaciones desarrolladas durante años por el IEO han permitido identificar corales de aguas frías, agregaciones de esponjas y otras comunidades bentónicas de especial interés ecológico. La particular orografía de los cañones y los movimientos de las masas de agua contribuyen además a transportar nutrientes y favorecen una elevada productividad, circunstancia que expli-

ca tanto su importancia ambiental como su interés para la actividad pesquera. Precisamente la pesca constituye uno de los aspectos más sensibles del futuro instrumento de gestión. Diferentes modalidades de la flota asturiana aprovechan los recursos existentes en estas aguas, por lo que cualquier modificación de las condiciones de acceso podría tener consecuencias económicas para los profesionales.

El análisis que realizan las administraciones pretende determinar las posibles interacciones entre los artes utilizados, las zonas de pesca y los hábitats y especies que requieren especial conservación. En 2014 el Sistema de Cañones Submarinos de Avilés fue incorporado a la Red Natura 2000 como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC). 

SEAFOOD
FROM
NORWAY

Elige salmón de Noruega



Erling Haaland

ARVI reclama un nuevo marco empresarial para garantizar el futuro de la pesca española

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) ha reclamado un cambio estructural en las políticas española y europea para garantizar la continuidad empresarial de la pesca más allá de la próxima década. En su 'Declaración ARVI2026 sobre el futuro empresarial de la pesca española y europea', la organización advierte de que el envejecimiento de los buques, la pérdida de competitividad y la falta de relevo ponen en riesgo la existencia de empresas pesqueras capaces de mantener empleo, inversión y abastecimiento alimentario con horizonte 2035.

Este documento parte de la consideración de la flota española como un activo estratégico para Europa. ARVI vincula directamente su continuidad con tres dimensiones que considera inseparables: generación de empleo, aportación económica y suministro de alimentos. El diagnóstico sostiene que los problemas que afronta actualmente el sector ya no pueden resolverse exclusivamente mediante ajustes coyunturales y necesitan decisiones de carácter estructural capaces de garantizar la competitividad empresarial a largo plazo.

Uno de los principales planteamientos de la declaración es la creación y desarrollo de un Registro Especial para la flota española que opera en aguas internacionales y de terceros países. ARVI considera que este instrumento debería convertirse en una de las principales herramientas para proteger la competitividad de estas empresas, favorecer nuevas inversiones y evitar que buques, empleo y centros de decisión empresarial terminen desplazándose fuera de España.

La renovación de la flota constituye el segundo gran eje del documento. Los armadores advierten de que la elevada edad media de numerosos buques no representa únicamente un problema productivo, sino que condiciona también la seguridad marítima, la eficiencia energética y la capacidad para acometer la descarbonización. Por ello, ARVI reclama a España y a la Unión Europea instrumentos de financiación estables que permitan sustituir embarcaciones obsoletas por unidades más

seguras, eficientes y ambientalmente sostenibles.

La organización introduce igualmente el relevo generacional desde una perspectiva que va más allá de la falta de tripulantes. El desafío, sostiene, consiste también en conseguir que las nuevas generaciones estén dispuestas a emprender, asumir responsabilidades de gestión y liderar empresas pesqueras. Formación, incorporación progresiva a los órganos de decisión y facilidades para la transmisión empresarial aparecen así como elementos esenciales para garantizar la continuidad de compañías que, en muchos casos, tienen un fuerte carácter familiar.

ARVI cuestiona además una política pesquera que, a su juicio, pueda separar la sostenibilidad ambiental de la rentabilidad de las empresas. «No habrá sostenibilidad ambiental sin empresas económicamente viables», señala la declaración, que reclama unas condiciones de competencia equilibradas respecto a las flotas y productos procedentes de terceros países. La organización alerta del riesgo de que una regulación europea demasiado gravosa pueda terminar reduciendo la competitividad de los propios operadores comunitarios.

Ese planteamiento adquiere especial relevancia para la flota de altura y gran altura, a la que ARVI atribuye un papel que trasciende la producción pesquera. El documento destaca su contribución al empleo, las inversiones y la presencia española en dife-

rentes océanos, e incluye también a las sociedades mixtas participadas por capital español en terceros países. Para la organización, toda esta estructura empresarial debería reconocerse como parte de la capacidad estratégica de Europa para reducir su dependencia alimentaria exterior.

El documento reclama por ello una política pesquera capaz de integrar simultáneamente sostenibilidad ambiental, viabilidad económica y dimensión social, apoyada en el conocimiento científico y acompañada de simplificación administrativa, innovación e inversión. ARVI sostiene que el sector no demanda un tratamiento privilegiado, sino un marco que le permita competir en condiciones compatibles con las exigencias que debe cumplir la flota europea.

La 'Declaración ARVI2026' termina concentrando sus reivindicaciones en cuatro grandes objetivos: un marco empresarial específico para la altura y gran altura, la renovación de los buques, el mantenimiento de empresas competitivas y la preparación de una nueva generación capaz de asumir su dirección. La organización resume su planteamiento vinculando directamente empresa, flota y soberanía alimentaria: sin estructuras empresariales viables disminuirá la flota y, con ella, la capacidad europea para producir una parte de los alimentos pesqueros que consume.



La apertura del Congreso, presidida por la conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Marta Villaverde con el presidente de la cooperativa, Javier Touza,

La renovación de los buques, el segundo registro, la financiación europea y la falta de tripulaciones entre los grandes desafíos

La necesidad de movilizar inversión para modernizar la flota pesquera española y evitar una progresiva pérdida de capacidad empresarial centró buena parte de los debates de la XIII Conferencia Internacional sobre el Futuro de la Pesca, organizada por la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI). El sector reclamó cambios normativos, fiscales y financieros que permitan afrontar unas inversiones que considera imprescindibles para mantener su competitividad, mejorar las condiciones laborales y avanzar en la descarbonización.

Entre las principales cuestiones abordadas apareció nuevamente la puesta en marcha de un segundo registro para la flota pesquera española, una reivindicación que ARVI considera estratégica para frenar la salida de barcos y proporcionar a las empresas unas condiciones fiscales más competitivas.

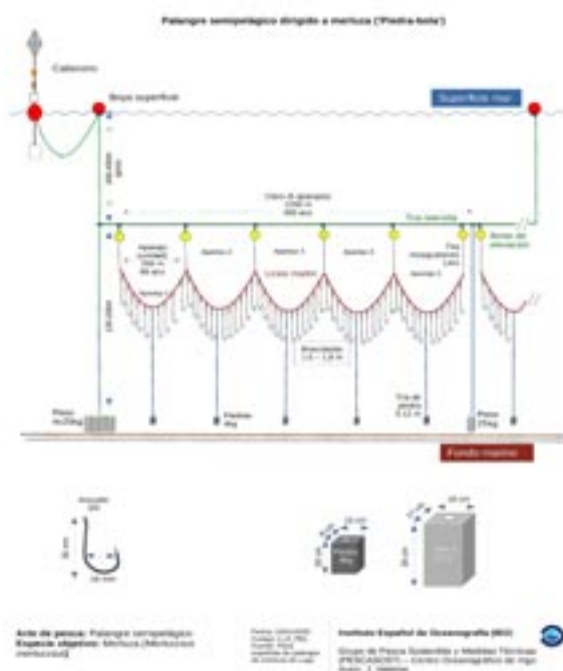
El presidente de ARVI, Javier Touza, defendió que el desarrollo del Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles (RESAE) «no se puede retrasar más». El mecanismo fue contemplado legalmente en 2015, pero continúa pendiente de desarrollo re-

glamentario. La aspiración del sector es disponer de un instrumento comparable al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA), utilizado por la marina mercante. Touza advirtió de que, sin medidas que mejoren las condiciones de las empresas españolas, continuarán produciéndose «más exportaciones de buques y desguaces».

La respuesta del Ministerio de Transportes introdujo, sin embargo, las dificultades comunitarias que tendría una solución de estas características. El secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez Quintanilla, reconoció la posible utilidad del instrumento, pero señaló que su desarrollo requeriría «el plácet de Bruselas». La principal dificultad reside en su posible consideración como ayuda de Estado y en el régimen específico que la Unión Europea aplica al sector pesquero. Núñez Quintanilla puso sobre la mesa otra actuación que, a su juicio, podría desarrollarse a más corto plazo: facilitar la contratación de trabajadores extranjeros. La escasez de tripulaciones se ha convertido en uno de los principales problemas estructurales de numerosas flotas españolas. 

El palangre de Burela exige quedar fuera de las vedas europeas

Cepesca, Europêche y OPP Burela presentaron en el Parlamento Europeo los resultados de un estudio científico que acredita el mínimo contacto del arte «piedra-bola» con el fondo marino en el objetivo de apoyar el empleo de este arte y a una flota que ha sufrido pérdidas.



La flota denuncia que las restricciones han reducido un 36,5% la facturación media y provocado pérdidas anuales superiores a 563.000 euros por embarcación

El sector pesquero ha reclamado en Bruselas la exclusión urgente del palangre «piedra-bola» de las 87 zonas cerradas a la pesca de fondo por la Unión Europea.

Cepesca, Europêche y OPP Burela consideran que la evidencia científica disponible demuestra que esta modalidad tradicional, utilizada principalmente para capturar merluza de pincho, presenta un impacto prácticamente imperceptible sobre los ecosistemas marinos vulnerables.

Las organizaciones trasladaron esta petición al Parlamento Europeo durante una jornada celebrada bajo la presidencia de la responsable de la Comisión de Pesca, Carmen Crespo. El sector solicita modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1614, que estableció las áreas protegidas en aguas comunitarias del Atlántico nororiental, para diferenciar el palangre semipelágico de otras artes con mayor contacto con el lecho marino.

La reclamación se apoya en los resultados del proyecto científico ISPAMER 2023-2025, dirigido por el Instituto Español de Oceanografía, perteneciente al CSIC. La investigación concluye que el aparejo «piedra-bola» mantiene un comportamiento semipelágico y que el contacto de sus componentes con los fondos marinos es extremadamente reducido.

Los científicos únicamente identificaron diez encuentros con especies indicadoras de ecosistemas marinos vulnerables

El trabajo analizó durante tres años la actividad de siete buques palangreros de Burela. Los investigadores realizaron el seguimiento de 55 mareas, 770 días de pesca y 1.493 operaciones mediante observadores científicos embarcados y sistemas de monitorización electrónica. En ese periodo se largaron más de 6,36 millones de anzuelos.

Los científicos únicamente identificaron diez encuentros con especies indicadoras de ecosistemas marinos vulnerables, una incidencia equivalente a unos 1,57 encuentros por cada millón de anzuelos. El resultado se sitúa muy lejos del umbral de diez interacciones por cada mil anzuelos contemplado en la normativa europea sobre especies de aguas profundas.



sobre los ecosistemas marinos vulnerables

El estudio calcula, además, que incluso en el supuesto teórico de que todos los pesos de un aparejo de hasta 30 kilómetros tocan el lecho marino, la superficie máxima de contacto sería de 1,87 metros cuadrados por jornada. El científico del IEO-CSIC Pablo Abaunza defendió la necesidad de establecer una terminología comunitaria común que permita distinguir estos palangres de otras modalidades.

La investigación también acredita la elevada selectividad de la pesquería. La merluza supone el 90,9% de las capturas retenidas, mientras que la tasa de descarte se limita al 0,7% y corresponde fundamentalmente a ejemplares dañados o depredados por otras especies. Para el sector, estos datos refuerzan el carácter selectivo de una actividad orientada a la comercialización de merluza de calidad.

El secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, Javier Garat, sostuvo que no resulta proporcionado someter este palangre a las mismas limitaciones que artes con comportamientos e impactos diferentes. Recordó que el comisario europeo de Pesca se había comprometido a modificar la legislación si aparecían evidencias científicas que justificaran el cambio y afirmó que esos datos ya se encuentran disponibles.

El sector solicita modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1614, que estableció las áreas protegidas en aguas comunitarias del Atlántico nororiental, para diferenciar el palangre semipelágico de otras artes con mayor contacto con el lecho marino.

Las consecuencias económicas de los cierres también fueron expuestas ante las instituciones comunitarias. Según OPP Burela, las vedas han provocado una reducción del 34% en las capturas de merluza y una caída media del 36,5% en la facturación. La comparación de los resultados de 2025 con el promedio de 2020 y 2021 arroja una pérdida anual de 563.185 euros por embarcación.

El director gerente de OPP Burela, Sergio López, advirtió de que la continuidad de la flota no resulta viable con este nivel de pérdidas. Las restricciones han obligado a efectuar mayores desplazamientos y mareas más prolongadas, con un incremento del consumo de combustible y un empeoramiento de las condiciones laborales. La pesca representa alrededor del 25% del producto interior bruto de Burela y sostiene, directa o indirectamente, a unas 1.600 familias.

La reunión contó con la participación de la secretaria general de Pesca, Isabel Artime; la conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Marta Villaverde, y representantes de distintos grupos políticos del Parlamento Europeo. Cepesca, Europêche y OPP Burela reclamaron finalmente que la Comisión Europea reconozca el palangre semipelágico como una categoría diferenciada y apruebe una exención que permita a la flota regresar a sus caladeros históricos sin rebajar la protección de los ecosistemas vulnerables. 

ICES mantiene casi sin cambios los ecosistemas vulnerables del Golfo de Vizcaya y la costa ibérica

El Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) ha actualizado su evaluación de los Ecosistemas Marinos Vulnerables (VME) en aguas comunitarias del Golfo de Vizcaya y la costa ibérica, con un resultado de especial relevancia para la actividad pesquera de fondo: el organismo científico no ha recibido nuevos registros de presencia de VME en esta región desde su anterior dictamen de 2024. Pese a ello, los distintos escenarios científicos delimitan entre 6.490 y 9.643 kilómetros cuadrados susceptibles de ser considerados áreas donde estos ecosistemas existen o probablemente existen. El dictamen fue publicado el 10 de septiembre de 2026.

El nuevo Advice on areas where Vulnerable Marine Ecosystems (VMEs) are known to occur or are likely to occur in EU waters analiza separadamente los mares Célticos y el Golfo de Vizcaya-costa ibérica. Para este último ámbito, ICES identifica, dependiendo del esce-

nario aplicado, entre 59 y 64 polígonos VME, que abarcan entre 6.490 y 9.643 kilómetros cuadrados dentro de la franja de profundidad examinada. El trabajo se concentra fundamentalmente entre los 400 y los 800 metros, de acuerdo con el marco comunitario que regula la pesca de aguas profundas.

Uno de los datos más significativos para interpretar la actualización es que no existe nueva evidencia de VME incorporada para el Golfo de Vizcaya y la costa ibérica desde el dictamen de 2024. ICES señala, por ello, que los cambios son “muy limitados”. Únicamente aparece un nuevo polígono en aguas situadas frente al noroeste de España, dentro del escenario D, cuya incorporación está relacionada con una reducción del índice de intensidad pesquera SAR, mientras que el polígono 123 aumenta alrededor de un 6% en el escenario E como consecuencia de ajustes metodológicos.

El nuevo dictamen delimita entre 6.490 y 9.643 kilómetros cuadrados como posibles áreas VME y señala que desde 2024 no se han incorporado nuevos registros de estos ecosistemas en la zona

Este aspecto resulta relevante porque significa que la aparición de un nuevo polígono no responde necesariamente al descubrimiento de un nuevo ecosistema vulnerable. El sistema empleado por ICES combina la información disponible sobre presencia de hábitats o especies indicadoras con la intensidad histórica de la pesca realizada mediante artes móviles que contactan con el fondo. De este modo, modificaciones en el esfuerzo pesquero registrado mediante VMS pueden modificar la delimitación de los polígonos aun cuando no hayan aparecido nuevos datos biológicos. La información utilizada sobre intensidad pesquera móvil comprende el periodo 2009-2024.

La magnitud de las áreas resultantes varía considerablemente dependiendo del escenario científico elegido. Los escenarios C y E determinan respectivamente 64 y 62 polígonos, con superficies totales de 9.005 y 9.643 kilómetros cuadrados, equivalentes al 18,4% y 18,9% de las zonas comunitarias existentes de pesca de aguas pro-

Entre el 38,4 % y el 51,2% de las áreas con EMV en el Golfo de Vizcaya y aguas ibéricas coinciden con zonas cerradas a la pesca de fondo

fundas dentro del Golfo de Vizcaya y las costas ibéricas. El escenario D, de criterio más restrictivo para identificar VME que no hayan sufrido impactos adversos significativos, reduce la superficie hasta 6.490 kilómetros cuadrados, aproximadamente el 12,5% de esas áreas pesqueras.

Tres grandes accidentes submarinos tienen un peso decisivo en el escenario de mayor extensión: el Banco de Le Danois, el Banco de Galicia y el Banco de Gorringe. ICES explica que la inclusión de estos elementos físicos hace que en el escenario E aparezcan tres grandes polígonos, mientras que en el escenario C esas mismas estructuras quedan representadas mediante cinco áreas menores. El escenario E alcanza así una superficie media de 156 kilómetros cuadrados por polígono y de 760 kilómetros cuadrados entre los considerados de mayor tamaño.

La actualización muestra, además, que entre el 38,4% y el 51,2% de la superficie de estos polígonos, dependiendo del escenario, coincide ya con zonas VME establecidas actualmente por la Unión Europea para su protección.

Por tanto, el dictamen científico de ICES no equivale automáticamente a la aprobación de nuevos cierres pesqueros.

Su función es determinar científicamente dónde se conoce o considera probable la existencia de ecosistemas vulnerables; corresponde posteriormente a las instituciones comunitarias decidir las medidas de gestión que puedan derivarse de esta información. Las actuales zonas protegidas fueron establecidas mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1614. 

Los científicos reconocen que las artes estáticas no forman parte de los escenarios utilizados para calcular los polígonos

Uno de los elementos de mayor interés para las flotas ibéricas aparece en las propias cautelas del informe. ICES reconoce expresamente que las artes estáticas no forman parte de los escenarios utilizados para calcular los polígonos. El organismo distingue estas modalidades —como redes de enmalle, nasas o palangres— de las artes móviles de contacto con el fondo utilizadas en el cálculo del SAR y señala que la evidencia disponible apunta a que las artes estáticas tienen un impacto menor sobre los hábitats VME que las artes móviles, aunque considera necesarias nuevas investigaciones para determinar con mayor precisión su riesgo.

El propio ICES introduce asimismo reservas metodológicas sobre el indicador utilizado para medir la presión pesquera. El umbral SAR de 0,43 aplicado en los escenarios procede de estudios realizados en el área NAFO sobre pennátulas y el Consejo reconoce que no existe un umbral específicamente definido para las aguas de la Unión Europea. También advierte de que superar ese valor no significa que el riesgo para un ecosistema vulnerable desaparezca, puesto que dentro de una misma cuadrícula pueden coexistir sectores intensamente pescados y espacios apenas afectados.

El dictamen de 2026 abre así una nueva fase en el debate europeo sobre la protección de los fondos profundos del Cantábrico, Galicia y la fachada atlántica ibérica. Frente a eventuales futuras decisiones regulatorias, los datos de ICES muestran una situación prácticamente estable respecto a 2024: no existen nuevos registros VME en el Golfo de Vizcaya y la costa ibérica y las principales variaciones de los polígonos proceden de cambios en la intensidad pesquera registrada o de ajustes metodológicos. El propio organismo prevé continuar perfeccionando este sistema mediante trabajos metodológicos durante 2026 y un nuevo benchmark científico en 2027.

OPESCAYA reclama que la descarbonización de la pesca garantice la viabilidad económica de la flota

La organización vasca cuestiona que el debate pueda centrarse únicamente en los límites de arqueo y advierte de que el coste energético, la rentabilidad y la continuidad de las empresas deberían formar parte de cualquier estrategia de transición. OPESCAYA ha reclamado que la futura descarbonización de la flota pesquera europea incorpore como condición indispensable la viabilidad económica de las empresas y no se limite a resolver las necesidades de espacio, arqueo bruto —GT— y adaptación tecnológica de los buques. La organización ha realizado esta reflexión tras analizar el estudio de Profundo **Can the EU Fishing Fleet Be Decarbonised Without Raising Capacity Ceilings?**, fechado el 25 de agosto de 2026 y elaborado por encargo de Seas At Risk. La organización pesquera no cuestionó la necesidad de reducir las emisiones del sector y reconoció que el informe contenía un trabajo cuantitativo de interés. Sin embargo, consideró que su perspectiva resultaba incompleta porque analizaba en profundidad cuánto GT adicional podría requerir una futura flota descarbonizada, pero prestaba mucha menor atención a la capacidad económica de las empresas para afrontar esa transición. El estudio de Profundo evaluó 602 segmentos de la flota europea correspondientes a 2023, construyendo para cada uno de ellos un buque representativo en función de sus dimensiones, actividad y consumo energético. Sobre esa base modelizó tres grandes alternativas al gasóleo: baterías eléctricas, metanol y FAME. En el escenario más ambicioso, el modelo asignó baterías a los segmentos considerados aptos, posteriormente metanol y finalmente FAME. El re-



Aurelio Bilbao ha elaborado un informe sobre descarbonización.

sultado fue un incremento agregado del GT de aproximadamente el 16,7%*, que todavía quedaría por debajo del techo europeo disponible. La conclusión de Profundo apuntó, por tanto, a que los actuales límites globales de arqueo de la flota comunitaria no constituirían necesariamente una barrera general para avanzar hacia determinados sistemas de propulsión alternativos. OPESCAYA aceptó que el trabajo aportaba elementos útiles para responder a la pregunta sobre la disponibilidad de GT, pero sostuvo que esa cuestión regulatoria no resolvía el principal interrogante que afrontaban actualmente numerosas empresas pesqueras: ‘cómo mantener rentable el barco durante y después de la transición energética’. La organización situó el precio del combustible como una de las principales amenazas para esa viabilidad. Según los datos recogidos en su análisis, el sector comunicaba en septiembre de 2026 precios próximos a 1,27 euros por litro, unos niveles que para determinados buques y campañas podían

hacer económicamente inviable salir a pescar. OPESCAYA recordó además la elevada sensibilidad de la rentabilidad pesquera al gasóleo y señaló que, según estimaciones de la Comisión Europea citadas en el documento, cada incremento de 0,10 euros por litro reduciría el beneficio bruto anual agregado de la flota comunitaria en alrededor de 156 millones de euros. Desde esta perspectiva, la organización sostuvo que el verdadero desafío no consistía únicamente en disponer de espacio adicional para instalar baterías, nuevos depósitos o sistemas de seguridad, sino en encontrar soluciones energéticas cuyo coste permitiera mantener la actividad. También llamó la atención sobre el hecho de que la renovación de flota implícita en determinados escenarios exigiría inversiones importantes y plantearía interrogantes sobre qué empresas podrían llegar en condiciones financieras adecuadas a los horizontes de 2035, 2040 o 2050. También pidió que el análisis económico fuera más allá del porcentaje de subvención disponible. Incluso con intensidades elevadas de ayudas públicas, recordó que un armador tendría que asumir posibles periodos de inmovilización en astillero, pérdida de campañas, costes no elegibles, incertidumbre tecnológica, mantenimiento, formación, disponibilidad de repuestos o dependencia de una infraestructura portuaria todavía insuficiente.

Por ello, OPESCAYA propuso que las alternativas se evaluaran atendiendo al “coste total de propiedad y, especialmente, al coste por marea y por día de mar”. Entre las opciones que, a su juicio, deberían estudiarse con mayor profundidad figuró el HVO, un diésel renovable parafínico. 

La flota de arrastre vasca amarra ante la fuerte subida del precio del gasoil

La flota de arrastre de Ondarroa afronta una situación límite como consecuencia de la fuerte subida del gasoil profesional. Los barcos permanecen amarrados a puerto porque, con los actuales costes de combustible, sus responsables consideran que volver a la mar significaría asumir de antemano pérdidas económicas.

Mikel Ortiz, gerente de la Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa (OPPAO), cifra la magnitud del incremento: «En febrero, antes de comenzar la guerra, el gasoil profesional estaba a 0,55 euros y hoy lo tenemos en Ondarroa a 1,25 euros». Esto supone que el pre-

cio actual equivale aproximadamente al 227% del que se pagaba entonces, es decir, un incremento cercano al 127%.

El problema adquiere especial gravedad por el peso que tiene el combustible en las cuentas de los arrastreros. Según Ortiz, el gasoil representa actualmente «entre el 50% y el 60% del coste de explotación de una marea». En estas condiciones, explica el gerente de OPPAO, «salir a la mar es perder dinero».

La pesca se encuentra además con una dificultad añadida que diferencia su situación de la de otras actividades económicas. Los armadores

no pueden trasladar automáticamente el incremento de sus costes al precio final de sus capturas. El pescado fresco se comercializa fundamentalmente mediante un sistema de subasta en lonja y la evolución de las cotizaciones depende de la oferta, la demanda y de las pujas de los compradores.

«Los incrementos del coste del gasoil no se pueden repercutir en el precio de venta del pescado», señala Ortiz. De este modo, mientras el coste energético de cada jornada o marea aumenta de forma inmediata, los ingresos obtenidos por las capturas no necesariamente evolucionan en la misma. 



OBRA MUERTA

Imprimaciones epoxi que ofrecen gran poder anticorrosivo y acabados en poliuretano de gran dureza y resistencia a la intemperie.

OBRA VIVA

Antifouling autopulimentables de muy baja fricción que reduce el consumo de combustible.



PROA

www.pinturasproa.com

El mercado pesquero mundial crecerá más despacio y desplaza su centro hacia Asia

El mercado mundial de productos pesqueros y acuícolas continuará creciendo durante la próxima década, pero lo hará a un ritmo sensiblemente inferior al registrado en años anteriores. Las últimas proyecciones de FAO apuntan además hacia una transformación geográfica del negocio: Asia reforzará su protagonismo tanto en producción como en consumo, mientras Europa seguirá siendo uno de los principales mercados importadores y podría registrar una ligera reducción del consumo de productos acuáticos.

FAO prevé una moderación del comercio internacional mientras la acuicultura sostiene el aumento de la producción y Europa afronta una ligera reducción del consumo.

La fotografía de partida muestra, sin embargo, una industria que continúa batiendo récords. La producción mundial de pesca y acuicultura alcanzó en 2024 los 235 millones de toneladas si se incluyen los animales acuáticos y las algas. De ese volumen, 195 millones correspondieron a animales acuáticos. La acuicultura produjo por primera vez más de 100 millones de toneladas de animales acuáticos, mientras las capturas pesqueras se situaron alrededor de los 92 millones de toneladas.

La diferencia entre ambos sectores resulta fundamental para entender hacia dónde se dirige la oferta mundial. La pesca extractiva permanece prácticamente estabilizada desde finales de los años ochenta, moviéndose en una horquilla de entre 86 y 94 millones de toneladas



anuales, mientras prácticamente todo el crecimiento adicional procede de la acuicultura. En 2024, esta última ya representaba el 53% de la producción mundial de animales acuáticos y más del 59% de los productos acuáticos destinados a alimentación humana.

Las previsiones a medio plazo mantienen esta tendencia. El Agricultural Outlook 2026-2035 elaborado conjuntamente por la OCDE y la FAO calcula que la producción mundial de animales acuáticos llegará a unos 216 millones de toneladas en 2035. La pesca extractiva apenas avanzaría hasta aproximadamente 95 millones, mientras la acuicultura seguirá proporcionando la mayor parte del crecimiento. El consumo mundial para alimentación aumentaría alrededor de un 12% durante la próxima década. El comercio internacional, sin embargo, perderá velocidad. Las exportaciones mundiales de alimentos

La pesca extractiva permanece prácticamente estabilizada entre 86 y 94 millones de toneladas anuales

acuáticos alcanzarían aproximadamente 47,5 millones de toneladas en 2035, apenas un 5,7% más que en el periodo de referencia. La diferencia es considerable respecto al incremento del 15% registrado durante la década precedente. Los elevados costes de transporte, la menor expansión de las capturas, la moderación del crecimiento acuícola y la tendencia de algunos grandes productores a atender prioritariamente sus mercados nacionales explican parte de esta desaceleración.

El desplazamiento hacia Asia constituye otro de los grandes cambios. La región ya concentró en 2024 el 76% de la producción mundial de animales acuáticos y algas, con 179 millones de toneladas. Cerca de 130 millones procedieron de la acuicultura. China mantiene una posición dominante, pero otros productores como India y Vietnam están aumentando su peso. Asia seguirá siendo además el principal exportador y el mayor mercado importador mundial durante la próxima década. Esta evolución contrasta con las perspectivas europeas. Europa y Norteamérica fueron los grandes importadores netos de productos acuáticos en 2024 y el mercado europeo continuará dependiendo del abastecimiento exterior. Sin embargo, las proyecciones hasta 2035 contemplan que Europa sea la única gran región, junto con África en términos per cápita, donde el consumo individual disminuya ligeramente. 🌊



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 COFI37 conmemora en Roma los diez años del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto que vincula a la mayoría de países

La lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) ocupa un lugar central en el 37.º período de sesiones del Comité de Pesca (COFI) de la FAO, que reúne en Roma, del 7 al 11 de septiembre, a gobiernos, expertos y representantes del sector pesquero y acuícola mundial. La reunión coincide con el décimo aniversario de la entrada en vigor del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), considerado uno de los principales instrumentos internacionales para impedir que las capturas ilegales lleguen a los mercados.

El COFI37, principal foro intergubernamental mundial dedicado específicamente a la pesca y la acuicultura, ha situado entre sus prioridades el análisis de los avances conseguidos frente a la pesca INDNR y las medidas necesarias para reforzar la cooperación internacional. La reunión examina también el estado mundial de la pesca y la

acuicultura, las recomendaciones de sus subcomités de Acuicultura, Comercio Pesquero y Ordenación Pesquera, así como los desafíos derivados del cambio climático y la situación de la pesca en pequeña escala.

Uno de los actos principales de la apertura estuvo dedicado al décimo aniversario del AMERP, primer acuerdo internacional jurídicamente vinculante dirigido específicamente a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. El instrumento busca cerrar los puertos a los buques implicados en actividades ilegales y evitar que sus capturas puedan ser desembarcadas y posteriormente introducidas en las cadenas comerciales internacionales.

Diez años después de su entrada en vigor, el acuerdo cuenta con 86 Partes que representan a 110 miembros de la FAO. Según los datos presentados en Roma,

casi tres cuartas partes de los Estados costeros están ya vinculados por el AMERP. Moldavia se ha convertido en el último país en depositar su instrumento de adhesión, ampliando el alcance de un sistema que depende especialmente de la cooperación y del intercambio de información entre Estados.

La dimensión operativa del acuerdo ha aumentado de manera significativa. Actualmente se realizan más de 22.000 inspecciones anuales en cerca de 700 puertos designados de los países que forman parte del AMERP. La FAO, además, ha prestado asistencia técnica y apoyo para el desarrollo de capacidades a más de 80 de sus miembros, un elemento considerado esencial para que los Estados con menores recursos puedan disponer de sistemas eficaces de inspección y control.

El objetivo es limitar las descargas de flotas ilegales

El director general de la FAO, Qu Dongyu, destacó que el crecimiento del número de países adheridos refleja el reconocimiento de que la pesca INDNR no puede combatirse únicamente desde el ámbito nacional. La organización reclama avanzar en la aplicación plena de la denominada Estrategia de Bali, aprobada en 2023, que persigue ampliar

la participación en el acuerdo y acelerar el intercambio mundial de información procedente de las inspecciones portuarias. La importancia del control portuario reside en que permite actuar sobre uno de los puntos críticos de la cadena pesquera. Antes de autorizar la entrada o el desembarque de un buque extranjero, los Estados pueden com-

probar su documentación, actividad y cumplimiento de las normas aplicables. El objetivo es impedir que pescado procedente de operaciones ilegales pueda desembarcarse, comercializarse o incorporarse a cadenas de suministro legales, reforzando al mismo tiempo la trazabilidad de los productos pesqueros.

AMAR O MAR

Visítanos en
Conxemar

Del 6 al 8 de Octubre
Stand 4A02

Contamos con el conocimiento y la experiencia de gestores especializados.

Te ofrecemos un catálogo de productos* diseñados para
resolver las necesidades del sector:

- Financiación sostenible
- Renovación flota pesquera
- Línea Financiación Mar Multidestino
- Financiación para inversiones en acuicultura
- Financiación de estacionalidades
- Seguros especializados**

//ABANCA
Mar

*La concesión de la financiación recogida en esta oferta está sujeta, en cualquier caso, al análisis previo del riesgo por ABANCA. Promoción válida hasta el 31/12/2026.

** Mediador: ABANCA MEDIACIÓN, OPERADOR DE BANCA-SEGUROS VINCULADO S.L., operador de banca-seguros vinculado, con domicilio social en Avenida de la Marina 1, 4ª planta de A Coruña, y provisto de CIF B-70049630, inscrita en el Registro Mercantil de A Coruña, al Tomo 3092, folio 73, hoja C-38698 y en el Registro Administrativo Especial de Mediadores de Seguros de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con el nº OV-0044. Con seguro de responsabilidad civil profesional y capacidad financiera necesaria exigidos por la normativa de distribución de seguros vigente. Consulta aseguradoras con las que el mediador tiene celebrado un contrato de agencia.

Consulta condiciones en cualquier oficina ABANCA

CIAT avanza en atunes y control electrónico, pero aplaza decisiones clave



Joaquín Cadilla, presidente de la Organización Interprofesional Pesquera INTERFISH España y Juan Carlos Martín Fraguero, director gerente de OPROMAR.

La 104ª reunión anual de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) ha concluido con avances en varias áreas de gestión pesquera, aunque sin consenso sobre algunos de los asuntos considerados más relevantes para el futuro de las pesquerías atuneras del Pacífico oriental. La Comisión aprueba progresos para el atún rojo del Pacífico y el atún blanco, mientras quedan pendientes el plan de gestión de túnidos tropicales, mayores coberturas de observadores y nuevas medidas para tiburones y FAD.

La International Seafood Sustainability Foundation (ISSF) destaca los pasos dados en procedimientos de gestión, monitorización electrónica y enfoque ecosistémico, pero reclama que los trabajos pendientes se transformen en medidas concretas durante 2027.

Uno de los principales resultados de la reunión ha sido la adopción de un procedimiento de gestión provisional para el atún rojo del Pacífico, elaborado a partir de la coordinación entre la CIAT y la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (WCPFC). El sistema establece objetivos de gestión, puntos de referencia, una regla de control

de capturas y un marco para responder a circunstancias excepcionales. El mecanismo estará vigente entre 2027 y 2032.

También se produjeron avances para el atún blanco del Pacífico Sur. La CIAT actualizó su medida de conservación para incorporar el procedimiento de gestión aprobado por la WCPFC en 2025. El acuerdo prevé que el personal científico de la Comisión proponga objetivos de gestión y puntos de referencia compatibles para su análisis en 2027, reforzando además la cooperación entre ambas organizaciones en evaluación de poblaciones y medidas de gestión.

La situación fue diferente para los túnidos tropicales, donde los miembros de la CIAT no consiguieron alcanzar un acuerdo sobre un procedimiento de gestión pese al trabajo científico desarrollado y a las diferentes propuestas presentadas. ISSF había defendido la adopción de un sistema basado en las recomendaciones del personal científico y planteaba que cualquier eventual reducción de los periodos de veda se realizara de manera gradual. Al no existir consenso, la actual medida de conservación continuará vigente mientras las negociaciones prosiguen entre sesiones.

Otra de las cuestiones pendientes es la mejora de los datos disponibles para las evaluaciones científicas. La Comisión no logró aprobar una propuesta destinada a exigir información operativa más detallada, tanto por buque como por lance, incluyendo datos históricos. ISSF considera que disponer de esta información permitiría reforzar las evaluaciones de las poblaciones y mejorar el asesoramiento científico utilizado posteriormente en la toma de decisiones pesqueras.

En materia de control, la CIAT dio un nuevo paso hacia la incorporación de la monitorización electrónica en las flotas de palangre. La medida aprobada mantiene una cobertura mínima del 5% mediante observadores humanos, pero permite que los sistemas electrónicos complementen esa supervisión conforme a los estándares provisionales de la organización. El personal técnico analizará en 2027 los datos obtenidos mediante estos sistemas y la Comisión revisará nuevamente en 2029 el nivel mínimo de cobertura humana.

ISSF considera, sin embargo, que el acuerdo queda por debajo de sus pro-

Se llevó a cabo la adopción de un proceso de gestión del atún rojo del Pacífico en base a normativas de carácter científico

puestas. La organización había solicitado elevar provisionalmente la cobertura de observadores en los grandes palangreros desde el actual 5% hasta el 20%, porcentaje recomendado por los científicos de la CIAT, con una hoja de ruta hacia una cobertura total. También planteaba alcanzar al menos un 20% de observación en los cerqueros de menor tamaño. La Comisión tampoco avanzó en la implantación de diarios electrónicos armonizados para los grandes buques palangreros.

Los dispositivos de concentración de peces (FAD) constituyeron otro de los ámbitos donde las decisiones quedaron aplazadas. ISSF reclamaba un mayor seguimiento de la desactivación y reactivación de estos dispositivos, mejoras en su marcado y en

ISSF reclamó un mayor seguimiento de la desactivación y reactivación de FADs, mejoras en su marcado, identificación de su propiedad, un registro coordinado con la WCPFC y acceso científico a datos

la identificación de su propiedad, un registro coordinado con la WCPFC y un mayor acceso científico a los datos históricos procedentes de las boyas con ecosonda. Ninguna de estas propuestas logró avanzar durante la reunión, por lo que la trazabilidad y gestión de los FAD continuará figurando entre los asuntos pendientes de la Comisión.

Tampoco hubo consenso sobre nuevas medidas de conservación de tiburones, entre ellas la eliminación de excepciones a la obligación de desembarcar los ejemplares retenidos con sus aletas adheridas naturalmente al cuerpo y la incorporación de mejores prácticas para manipulación y liberación. En cambio, la CIAT sí modificó sus medidas relativas a aves marinas incorporando una especificación técnica adicional para las líneas espantapájaros y aprobó un marco destinado a introducir progresivamente consideraciones ecosistémicas en sus políticas de conservación y gestión. Las mejoras propuestas para reducir las capturas accidentales de tortugas marinas no fueron aprobadas.

El balance deja así una agenda importante para 2027. Para ISSF, los avances sobre atún rojo del Pacífico, atún blanco, monitorización electrónica y gestión ecosistémica representan pasos positivos, pero deberán completarse con decisiones sobre los túnidos tropicales, recopilación de datos, cobertura de observadores, gestión de los FAD, cumplimiento de las medidas y reducción de capturas accesorias. La organización sostiene que buena parte del trabajo científico y técnico ya está desarrollado y que el siguiente reto será convertirlo en medidas efectivas de conservación y gestión basadas en criterios científicos. 

Solo 32 buques concentran el transbordo de atún en alta mar en el Pacífico

El experto Francisco Blaha advierte de que más de 1.700 pesqueros están autorizados para transbordar pese a que apenas 495 utilizaron esta posibilidad en 2025 y reclama vigilancia independiente sobre los cargueros que reciben las capturas

Los nuevos datos de seguimiento, control y vigilancia publicados por la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (WCPFC) han aportado una radiografía inédita del transbordo de pescado en alta mar y, al mismo tiempo, han puesto de manifiesto importantes debilidades en su sistema de control.

El especialista internacional en pesca Francisco Blaha destaca un dato especialmente significativo: toda la operativa de recepción de capturas transbordadas en alta mar durante 2025 se concentró en apenas 32 buques.

La WCPFC ha dado un paso relevante en materia de transparencia al publicar sus informes anuales de seguimiento, control y vigilancia correspondientes a 2025 acompañados por nuevos paneles interactivos. La información abarca, entre otros ámbitos, el sistema de localización de buques (VMS), el Programa Regional de Observadores, las inspecciones en alta mar y en puerto, los transbordos, el Registro de Buques Pesqueros y los sistemas electrónicos de información y monitorización. La Comisión confirma que estos informes recogen las tendencias y datos disponibles de sus programas de MCS y, en determinados casos, incorporan también información del primer trimestre de 2026.

Para Blaha, esta accesibilidad supone un avance sustancial porque permite que

Un total de 1.700 pesqueros están autorizados para transbordar pese a que apenas 495 utilizaron esta posibilidad en 2025

administraciones pesqueras, investigadores, organizaciones no gubernamentales, periodistas y operadores puedan trabajar sobre una misma información pública. Sin embargo, considera que los propios datos revelan una contradicción entre el principio establecido por la normativa de la WCPFC y la utilización práctica del transbordo en alta mar.

La CMM 2009-06, vigente desde 2010, establece en su párrafo 34 que no debe producirse transbordo en alta mar salvo cuando un miembro de la Comisión haya determinado que resulta impracticable para determinados buques operar sin esa posibilidad y lo haya comunicado a la organización.

Según los datos analizados por Blaha, de los 3.143 buques inscritos en el Registro de Buques Pesqueros, alrededor del 56% dispone de autorización para realizar transbordos en alta mar, lo que supone aproximadamente 1.760 unidades.

Sin embargo, únicamente cerca del 28% de esos buques autorizados recurrieron realmente a esta práctica durante 2025: unos 495 barcos. En consecuencia, alrededor de 1.265 disponían de autorización pero no la utilizaron. El experto considera que esta diferencia plantea dudas sobre si el criterio de “impracticabilidad” está funcionando realmente como una excepción individualizada o se ha convertido en una autorización preventiva.

Durante 2025 se declararon 888 operaciones de transbordo en alta mar, una



Un estudio aporta una radiografía inédita del transbordo de pescado en alta mar con importantes debilidades en su control.

cifra claramente inferior al máximo registrado en 2019, cuando se contabilizaron 1.469.

La evolución descendente puede interpretarse positivamente, aunque Blaha pide cautela porque se trata fundamentalmente de información declarada por los propios participantes. Una reducción de operaciones notificadas puede responder a una disminución real, pero también a cambios en la estructura de las flotas, desplazamientos de las operaciones hacia zonas económicas exclusivas o puertos, o diferencias en los niveles de declaración.

El palangre concentra la inmensa mayoría de estas operaciones, mientras que el transbordo en alta mar de los cerqueros está sometido a una prohibición mucho más estricta dentro del régimen de la WCPFC. El dato que Blaha considera especialmente revelador aparece al analizar los barcos participantes. De los 495 buques implicados, 463 entregaron pescado y solamente 32 actuaron como receptores. Esa elevada concentración cambia, a su juicio, el debate sobre la dificultad y el coste de controlar estas operaciones. Vigilar de manera independiente 32 cargueros o buques receptores mediante observadores, cámaras y sistemas electrónicos de seguimiento sería técnicamente asumible. Pero el coste económico y administrativo del nuevo sistema.

La principal propuesta que se desprende del análisis pasa por cruzar sistemáticamente cuatro fuentes de información: las declaraciones de transbordo, las posiciones VMS de los barcos, los informes independientes de observadores y los registros posteriores de desembarque en puerto.

La propia WCPFC ya utiliza comparaciones entre declaraciones y posiciones de los buques para detectar anomalías espaciales. Convertir ese cruce de información en un procedimiento ordinario permitiría se-



Un transbordo en alta mar

guir cada cargamento desde el pesquero hasta su desembarque y reforzar la trazabilidad en una de las mayores áreas atuneras del planeta.

Blaha reclama finalmente que las autorizaciones de transbordo en alta mar dejen de funcionar como permisos prácticamente permanentes y respondan a decisiones justificadas, públicas y renovadas periódicamente para cada buque. Su reflexión reconoce, no obstante, que la publicación de los nuevos paneles constituye un avance importante: disponer públicamente de los datos no resuelve por sí solo las deficiencias del sistema, pero permite identificarlas, medirlas y someterlas a escrutinio.

En un sector en el que el control del atún depende cada vez más de la trazabilidad desde el océano hasta el mercado, los 32 buques receptores identificados en 2025 aparecen así como un punto concreto sobre el que la WCPFC podría concentrar una parte sustancial de sus futuros esfuerzos de vigilancia. 

La monitorización como base de participación en estas tareas

El especialista propone por ello convertir la monitorización independiente —humana, electrónica o combinada— en condición para que estos barcos puedan participar en los transbordos, financiándola mediante aportaciones de los propios operadores. Las cifras del Programa Regional de Observadores también muestran una importante diferencia entre modalidades pesqueras. Durante 2025 se realizaron 669 mareas con observadores, de las cuales 518 correspondieron al cerco, con 20.532 días de mar y 11.944 lances observados, mientras que únicamente 151 correspondieron al palangre, aunque acumularon 8.414 días de mar y unos 10,4 millones de anzuelos. Mientras el cerco se aproxima a una cobertura prácticamente completa, el palangre permanece en niveles históricos próximos al 5%. Blaha subraya además que la propia evaluación de la Secretaría considera insuficiente la información disponible para verificar de manera totalmente independiente los transbordos y señala problemas derivados de determinados sistemas de observadores cruzados. Otro elemento que suscita preocupación son las posibles infracciones. Los observadores registraron incidencias relacionadas con transferencias o transbordos en ocho observaciones de cerqueros y 38 de palangreros. Según la extrapolación recogida por Blaha a partir de los datos del programa, podrían equivaler a alrededor de 760 incidentes en el conjunto de la flota. Esta estimación contrasta con los apenas 24 casos formalmente registrados desde 2016. 

Sector, Xunta y MAPA reclaman a Europa un fondo propio para la pesca y margen real para renovar la flota

La V Jornada de Pesca de Ribeira sitúa el futuro posFEMPA, la descarbonización, el relevo generacional y la modernización de los buques entre los principales desafíos de la política pesquera europea sostiene Soling.



El sector pesquero, la Xunta de Galicia y representantes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación coincidieron, en Ribeira, en reclamar que el próximo marco financiero europeo mantenga un fondo específico para la pesca, suficientemente dotado y con capacidad real para atender la diversidad de la flota. La modernización de los buques, la descarbonización, la seguridad a bordo, el relevo generacional y la reducción de la burocracia centraron buena parte del debate celebrado en la V Jornada de Pesca de Ribeira.

El encuentro, organizado por la OPP83 Sociedade Cooperativa Gallegra del Mar Santa Eugenia en la Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ribeira bajo el título 'Claves para abordar la pesca en el próximo fondo marítimo-pesquero', puso sobre la mesa la necesidad de que el futuro instrumento financiero europeo responda a las necesidades reales del sector. La gerente de OPP83, María José Casais,

“El futuro instrumento financiero europeo responda a las necesidades reales del sector”

defendió que la evolución de la pesca debe construirse escuchando a las empresas y profesionales y haciendo compatibles sostenibilidad ambiental, viabilidad económica y dimensión social.

La reivindicación de un fondo pesquero claramente diferenciado ocupó un lugar central. El director general de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica de la Xunta, Isaac Rosón, sostuvo que resulta especialmente importante para territorios como Galicia

que la pesca disponga de un instrumento financiero propio. Una vez garantizada esa financiación, añadió, deberá abrirse el debate sobre su distribución y sobre qué prioridades deben recibir los recursos durante el próximo periodo comunitario.

Desde el Ministerio, el subdirector general de Sostenibilidad Económica y Asuntos Sociales, Manuel Pablos, defendió que el sector no debería perder «absolutamente ni un euro» con respecto al actual FEMPA. Advirtió además de que el actual mecanismo financiero previsiblemente continuará ejecutándose hasta finales de 2029, pero consideró que ya ha llegado el momento de decidir cómo deberá configurarse su sucesor. «Necesitamos para el posFEMPA ambición financiera y una regulación simplificada que nos permita hacer lo que este sector necesita para conseguir el relevo generacional», señaló.

La renovación de la flota apareció estrechamente ligada al debate financiero. Pablos advirtió de que el envejecimiento de los buques limita la capacidad de las empresas para avanzar hacia una pesca más eficiente, segura y descarbonizada. «No se puede afrontar la descarbonización de la flota con buques de más de 30 años», afirmó.

A su juicio, la modernización requiere simultáneamente una regulación adecuada, financiación suficiente, puertos preparados y soluciones que permitan renovar los barcos sin incrementar la capacidad pesquera.

La jornada abordó también la regularización de la potencia de los motores. La directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, reclamó transparencia a los armadores en las declaraciones y explicó que la Administración prevé actuar sobre alrededor de 300 motores. Núñez reconoció que la pesca constituye un sector «hiperregulado» y aseguró que se pretende agilizar al máximo los procedimientos relacionados con potencia y emisiones. «En España las administraciones sí creemos en la pesca. Intentaremos facilitarlo lo máximo posible», aseguró.

La vertiente tecnológica completó este debate. Ricardo Iparraguirre, director de Bureau Veritas Norte de España, explicó el procedimiento para certificar la potencia de motores nuevos, sustituidos o modificados, mientras que



Ponentes y organizadores de la Jornada de Ribeira.

Adrián Sarasquete, director general de VICUSdt, presentó la herramienta de ingeniería propulsiva Open Water.

En la flota de arrastre, explicó, este tipo de soluciones puede permitir mantener las mismas condiciones de trabajo utilizando menos kilovatios, reduciendo la energía necesaria sin aumentar el esfuerzo pesquero.

El relevo generacional fue otro de los asuntos recurrentes. El director de la Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ribeira, Juan Domingo Cambeiro, recordó que el futuro de la pesca depende también de ofrecer perspectivas profesionales al alumnado que actualmente se está formando. En la misma línea, la alcaldesa de Ribeira, María José Sampedro, reclamó empleos dignos, estables y con posibilidades de promoción para conseguir que las nuevas generaciones perciban nuevamente el mar como una salida profesional atractiva.

“Técnicamente viable”

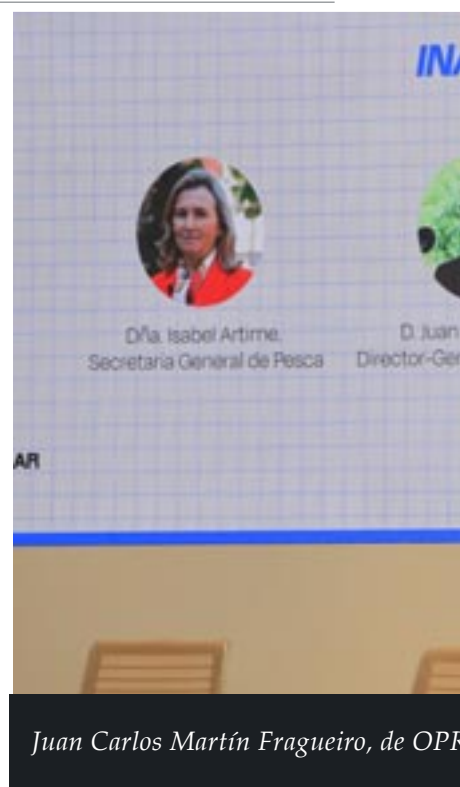
La clausura volvió a concentrar las principales reivindicaciones. María José Casais advirtió de que financiación, modernización, transición energética y regulación no pueden analizarse por separado. «El sector está dispuesto a avanzar, a modernizarse y a afrontar los cambios que vienen,

pero ese camino tiene que ser técnica y económicamente viable y debe construirse teniendo en cuenta nuestra realidad», resumió la gerente de OPP83.

La conselleira do Mar, Marta Villaverde, calificó el momento como «crucial» para el futuro pesquero y pidió mantener la unidad entre administraciones y sector ante las decisiones que deberá adoptar Bruselas. Reclamó un fondo «suficiente y accesible» que permita renovar la flota sin que la burocracia termine bloqueando las inversiones y pidió equilibrar la protección ambiental con la defensa de las familias que dependen económicamente del mar. «No podemos permitir la reducción de la flota», afirmó.

La V Jornada de Pesca de Ribeira dejó así una posición común ante el próximo ciclo financiero europeo: el sector necesita recursos propios, capacidad efectiva para modernizar los buques y una normativa capaz de acompañar, en lugar de impedir, la transición tecnológica y energética. El mensaje dirigido a Bruselas fue que la sostenibilidad futura de la pesca dependerá también de disponer de una flota competitiva, segura, modernizada y capaz de ofrecer oportunidades profesionales a las próximas generaciones. 🌊

La pesca española alerta de que el nuevo presupuesto europeo amenaza la renovación de la flota



Juan Carlos Martín Fragueiro, de OPROMAR

España solo ha ejecutado el 35 % del FEMPA mientras la propuesta comunitaria para 2028-2034 reduce a 2.000 millones la asignación mínima para pesca y acuicultura. El sector reclama eliminar el límite de 24 metros, simplificar las ayudas y garantizar una financiación propia y suficiente

La ejecución todavía limitada del actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) y la incertidumbre sobre el presupuesto comunitario posterior a 2027 han situado a la renovación de la flota en el centro del debate pesquero español.

La X Jornada de OPROMAR, celebrada en Madrid, reunió a representantes del sector, la Administración, la Comisión Europea y el Parlamento Europeo para analizar un escenario marcado por la antigüedad de los buques, el incremento de los costes y el riesgo de que la pesca pierda peso dentro del próximo marco financiero de la Unión.

El encuentro, organizado por la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín (OPRO-

MAR) en la sede del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, permitió confrontar el balance del FEMPA vigente con la propuesta presupuestaria para 2028-2034.

Su director-gerente, Juan Carlos Martín Fragueiro, reclamó una financiación «suficiente, estable y previsible», pero también procedimientos más ágiles para que los recursos lleguen a tiempo a las empresas. Advirtió, además, de que el encarecimiento del combustible ya ha obligado a algunas flotas a permanecer amarradas y está debilitando su rentabilidad.

La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, cifró en un 54 % la dotación del FEMPA ya aprobada y en un 35 % la efectivamente ejecutada en España. Aunque consideró que estos porcentajes muestran el trabajo desarrollado por la Administración General del Estado y las comunidades autónomas, reconoció la necesidad de mantener el ritmo para consumir íntegramente los fondos antes de que concluya el programa. España dispone de 1.120 millones de euros dentro del FEMPA 2021-2027, cuya dotación para el conjunto de la Unión Europea asciende a 6.108 millones.

La propuesta presupuestaria europea para 2028-2034 reduce la financiación garantizada, diluye la pesca en fondos generales y compromete su modernización, competitividad, relevo generacional y futuro de la flota española



OFROMAR ofrece sus impresiones sobre el FEMPA.

Artime anunció también una próxima modificación del fondo destinada a simplificar su gestión e incorporar al ordenamiento comunitario el Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio sobre subvenciones a la pesca. España ha presentado el 26 % de las aportaciones recibidas en la consulta europea, más que ningún otro Estado miembro. La posición española defiende la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, pero rechaza que la Unión imponga a su propia flota restricciones superiores a las pactadas internacionalmente, al entender que generarían una desventaja competitiva frente a terceros países.

Entre las principales reivindicaciones figura la eliminación del límite de 24 metros de eslora que impide a los buques de mayor tamaño acceder a determinadas ayudas para modernización y renovación. La Secretaría General de Pesca también propone flexibilizar el límite del 15 % aplicable a medidas relacionadas con la flota, facilitar la primera adquisición de embarcaciones y permitir inversiones en motores, arqueo, seguridad, habitabilidad y eficiencia energética.

ARRANKOBA
PELAGIC FROZEN FISH

CERTIFIED SUSTAINABLE SEAFOOD MSC www.msc.org

Block Daily Frozen *Trachurus Trachurus*
TRACHIURUS TRACHIURUS
QUALITY MACKEREL
50 VESSELS -35° Horse mackerel
PELAGIC FISH IQF Exportation BAY OF BISCAY
SCOMBER SCOMBRUS
Trachurus Trachurus **mackerel BLOCK**
IQF PELAGIC FISH
Exportation *Horse mackerel* **SCOMBER**
BAY OF BISCAY 50 VESSELS **SCOMBRUS**
Daily Frozen **QUALITY -35° PELAGIC FISH**

Egidazu Kaia, 8 • 48700 Ondarroa (Bizkaia)
Tel: (+34) 94 683 2229 • Fax: (+34) 94 683 2654 • Email: info@arrankoba.com
www.arrankoba.com

Artime calificó de «anticuada» una regulación que, a su juicio, identifica la renovación de los barcos con un incremento de la capacidad pesquera, pese a que las capturas ya están condicionadas por cuotas, regímenes de esfuerzo y recomendaciones científicas.

La preocupación aumenta ante la propuesta de la Comisión Europea para el marco financiero 2028-2034. El planteamiento inicial reserva un mínimo de 2.000 millones de euros para pesca y acuicultura durante siete años, frente a los 6.108 millones del FEMPA actual, e integra esos recursos en un fondo nacional y regional de 865.000 millones que también abarcaría cohesión, agricultura y seguridad.

La cifra todavía debe negociarse: el Parlamento Europeo ha fijado su posición en 7.290 millones, mientras el Consejo se ha aproximado a los 4.000 millones.

El estudio encargado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo y elaborado por Pavel Salz, de ProSea Marine Education Foundation, advierte de que la propuesta no garantiza que desaparezcan los obstáculos para renovar los buques. Las condiciones numéricas actuales serían sustituidas por el principio de no causar un perjuicio significativo al medio ambiente —DNSH, por sus siglas en inglés— y por la exigencia de compatibilidad con la Política Pesquera Común y las normas de la OMC.

Sin embargo, las directrices para aplicar ese principio no estarían disponibles hasta finales de 2026 y carecerían de carácter jurídicamente vinculante, por lo que todavía no puede determinarse si facilitarán o dificultarán inversiones como la sustitución de motores.



Sergio López, director gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Burela (OPP Burela), intervino en el Parlamento Europeo para exigir que se retire el veto al palangre de fondo en 87 zonas protegidas

OPROMAR advierte de que el encarecimiento del combustible, la baja rentabilidad y una flota con más de treinta años dificultan el relevo generacional y amenazan la actividad pesquera española

El informe señala asimismo la escasa presencia del sector en el futuro Fondo Europeo de Competitividad, dotado en la propuesta con 590.000 millones de euros, pero cuyo reglamento solo menciona una vez la pesca.

Aunque la descarbonización de los buques podría encajar en su apartado de transición limpia, Salz advirtió de que las tecnologías necesarias todavía no están plenamente disponibles en el mercado. Por ello, recomendó trasladar las ayudas a la modernización al fondo na-

cional y regional, reservar recursos para control y recopilación de datos y establecer una intensidad máxima común de las subvenciones para evitar diferencias entre Estados miembros.

Las dificultades ya son visibles en el FEMPA actual. A 14 de septiembre, la partida destinada a la modernización de motores únicamente había alcanzado una ejecución del 2,31 %, con 24 proyectos financiados en toda España, el porcentaje más bajo del programa. 



Innovación en la canalización de fluidos: eficiencia y ahorro

protecnavi.es



 **protecnavi**

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

Producción

Harina y Aceite de Pescado, industrias en crecimiento

Se acaba de publicar un informe del EUMOFA (European Market Observatory for Fisheries and Aquaculture Products) respecto a la producción mundial de harina de pescado y aceite de pescado en los últimos diez años ha permanecido relativamente estable con una media de 5,1 millones de toneladas de harina y alrededor de 1,2 millones de toneladas

Texto: Juan Carlos Barros

En el caso de la Unión Europea (UE) la producción de harina estuvo alrededor de 370.000 toneladas y entre 90.000 a 140.000 toneladas la de aceite, lo que representó anualmente entre el 8% al 12% de la producción total, y España fue el segundo mayor productor con un 22% de esa última cantidad.

La harina de pescado y el aceite de pescado en España se producen normalmente a partir de residuos o recortes procedentes de la industria de transformación y el volumen se ha incrementado en el periodo 2020-2023 de forma que la producción de harina estuvo por encima de la media de los últimos diez años. Es de destacar que la producción de alta calidad se basa fundamentalmente en las descargas de especies pequeñas de pescado, aceitosas y de escasa supervivencia como la bacaladilla, el capelán, la anguila, el abadejo y el espadín, además de los recortes de la industria de transformación, y Dinamarca es de lejos el mayor productor de la Unión Europea con un 35% al 50% del total europeo.

Las pesquerías destinadas a producir harina y aceite de pescado están limitadas por cuotas y por la demanda del consumo humano. El nivel de los precios sigue los precios mundiales en gran medida, los cuales depende sobre todo de la producción en

Sudamérica (Perú y Chile). Durante los últimos doce años el precio europeo (a nivel mundial) del aceite de pescado aumentó de media un notable 117% y los precios de la harina de pescado en cambio solo un 3% (ajustado por la inflación). El consumo europeo de harina disminuyó alrededor de un 27% desde 2010 a 2024 hasta cerca de 460.000 toneladas.

Por lo que se refiere a las importaciones de harina de pescado en la UE, disminuyeron un 41% desde 2014 a 2024, te-

Durante los últimos 12 años el precio del aceite de pescado aumentó un 117% y el de la harina de pescado solo un 3%

niendo en cuenta que la diferencia entre importaciones y exportaciones varía de unos años a otro dependiendo de la producción doméstica, pero en cualquier caso la UE es todavía un importador neto de harina de pescado

Las importaciones de Perú disminuyeron casi un 93% en el periodo analizado y alcanzaron una cifra algo inferior a las 9.500 toneladas en 2024; el porcentaje de

importación de Perú sobre el total de la UE descendió de un 41% a un 5%. Los principales suministradores de harina de pescado en 2024 fueron Marruecos, Noruega y Sudáfrica. Las importaciones de aceite de pescado en la UE, por su parte, disminuyeron 28% hasta las 144.000 toneladas desde 2014 a 2024, y las exportaciones también disminuyeron un 6% hasta las 137.000 toneladas.

En cuanto a las exportaciones europeas, dice el Informe del EUMOFA que fueron a diversos países alrededor del mundo, con Noruega y el Reino Unido como principales mercados de destino. Las exportaciones de harina disminuyeron un 33% en el periodo 2014-2024 y las de aceite en un 6% durante el mismo periodo. En 2024 alrededor del 77% de las exportaciones de aceite de pescado de la UE fueron exportadas a Noruega y el 15% a Reino Unido.

Si ahora nos fijamos en la producción europea, en el periodo 2007-2017 la media anual de harina de pescado fue de unas 430.000 toneladas, mientras que en la etapa posterior de 2018 a 2022 llegó a cerca de 480.000 toneladas. La tendencia al aumento está conectada con el aumento de la utilización de recortes de material en bruto de la industria de transformación como el herring, mackerel, whitefish y otros, así como a un buen suministro por la pesca específica para la producción de ese tipo de alimento. El principal productor europeo fue Dinamarca que contó con cerca del 35% del total de la producción de harina de pes-

cado en 2023 y su producción está basada en las descargas de pequeños pelágicos.

En términos de volumen, las importaciones de harina de pescado disminuyeron un 41% desde 2014 a 2024 y el valor descendió un 30%. En 2024, la harina importada por la Unión Europea ascendió a 199.500 Tns, con un descenso del 20% desde 2023 y un 19% desde el nivel de 2022. En términos de valor, las importaciones de harina en 2024 descendieron un 26% comparado con 2023 y un 24% comparado con 2022.

Durante los últimos diez años, entre el 75% y el 90% de la harina de pescado importada (en términos de volumen y de valor) a la Unión Europea procedió de nueve países, y los tres mayores suministradores fueron Marruecos, Noruega, y Sudáfrica. Perú era el mayor suministrador hace diez años y contaba con el 41% del volumen de harina y un 45% del valor en 2014. En 2024, el suministro de Perú a la UE se redujo un llamativo 93% en términos de volumen y valor, contando solo con el 5% del volumen y el 4% del valor. Alrededor del 85% del volumen de harina de pescado importado a la UE fue absorbido por España, Dinamarca, Grecia y Alemania en 2024. Esos mismos países contaron con el 84% del valor de las importaciones.

Las importaciones desde Marruecos aumentaron un 101% en volumen y un 138% en valor entre 2014 y 2024, y este país aumentó su parte en el volumen en un porcentaje desde el 9% en 2014 a un 30% en 2024 y su parte del valor desde un 8% a un 27%. Por su parte, las importaciones de Sudáfrica aumentaron de manera destacables, un 200% en volumen y un 191% en valor desde 2014 a 2024, y mientras que Sudáfrica aumentó su porcentaje del volumen de un 3% a un 13%. Las importaciones de Noruega descendieron un 25% en volumen y aumentaron el 85% en valor de 2014 a 2024 y Noruega incrementó su parte del volumen desde un 11% a un 14% y la de su valor de un 7% al 19%.

En cuanto afecta al aceite de pescado, de acuerdo con el Informe del EUMOFA, te-



Alrededor del 85% de la harina de pescado importada a la UE va a España, Dinamarca, Grecia y Alemania

nemos que a lo largo de los últimos diez años entre el 75% y el 89% del volumen y del 66% al 80% del valor en la UE fueron suministrados por nueve países. En términos de volumen, las importaciones disminuyeron un 28% de 2014 a 2024 mientras que el valor importado aumentó un 64%, reflejando el aumento general del nivel del precio del aceite de pescado. En 2024, el aceite de pescado importado a la UE ascendió a 144.300 Tns. lo que significó una disminución del 17% desde 2023. En términos de

Perú, Noruega y EEUU fueron los tres mayores suministradores en términos de valor

valor, las importaciones de aceite de pescado descendieron un 12% de 2023 a los 507 millones €. En 2024, cerca del 38% del aceite importado a la UE fue absorbido por Dinamarca, donde se vendieron 54.100 Tns. en 2024. En Dinamarca el aceite de pescado se usa para la alimentación animal y como comida para las mascotas, en la acuicultura y también como suplemento de la dieta. Francia y España fueron a continuación con un 17% y 16% respectivamente en 2024.

Perú, Noruega y EEUU fueron los tres mayores suministradores en términos de valor, contando con el 51% del total del volumen de importación y el 46% del valor en 2024. Perú, que era el principal suministrador hace diez años, contó con el 28% del volumen del aceite de pescado y el 29% del valor en 2014 pero ha reducido el volumen un 59% y aumentado el valor 27% en el periodo 2014-2024. En 2024, Perú contaba con el 16% del volumen de importación de la UE y un 22% del valor. La producción de harina de pescado como la de aceite de pescado tiene una proyección de crecimiento moderada en los próximos años debido a una mejor utilización de los subproductos de la industria de transformación del pescado y por el desarrollo de otras fuentes de recursos básicos como el krill, las algas, y los insectos. 🐟

Calamar y pulpo revelan la dependencia exterior española

El cierre anticipado de Malvinas evidencia la exposición de una industria que importa, transforma y reexporta grandes cantidades de cefalópodos. El cierre anticipado de la segunda campaña de Loligo en Malvinas vuelve a poner de manifiesto los riesgos derivados de esa elevada dependencia exterior.

España ha construido una potente industria alrededor de los cefalópodos, pero buena parte de la materia prima que sostiene ese negocio procede de miles de kilómetros de distancia. El calamar representa 752 millones de euros en importaciones y el pulpo otros 681 millones.

El calamar es la segunda especie comercial más importante en valor dentro de las importaciones españolas de productos pesqueros, con 752 millones de euros y aproximadamente el 9% del total, únicamente por detrás del salmón. El pulpo ocupa la tercera posición, con 681 millones y un 8%. Pero ambos productos tienen también un considerable peso exportador: España vende al exterior pulpo por 554 millones de euros, alrededor del 10% de sus exportaciones pesqueras, y calamar por otros 460 millones, un 8%, situándose por detrás del liderazo que mantiene el atún, según publica Miguel Ríos, de ABANCA, en un informe. Las ci-

fras reflejan una característica fundamental del complejo pesquero español: España importa grandes cantidades de materia prima, las transforma, prepara y comercializa para posteriormente volver a exportarlas. La capacidad industrial y comercial permite generar valor añadido y abastecer tanto al mercado nacional como a numerosos destinos internacionales. El punto vulnerable se encuentra, sin embargo, en el origen de esos suministros.

El caso del calamar resulta especialmente significativo. El 43% del calamar importado por España procede de Malvinas, un caladero situado a miles de kilómetros pero estrechamente vinculado a la industria gallega. La decisión de las autoridades isleñas de finalizar anticipadamente la segunda campaña de Loligo debido al deterioro de la biomasa afecta directamente a 16 arrastreros congeladores pertenecientes a sociedades mixtas gallegas y a una actividad económica que mueve alrededor de 300 millones de euros anuales.

La paralización responde a los indicadores biológicos detectados durante la campaña, después de comprobarse el riesgo de que la biomasa descendiera por debajo del umbral crítico establecido para garantizar la conservación del recurso. La presencia de hembras maduras en migración de desove añadió preocupación sobre la capacidad reproductiva del stock. La prioridad biológica obliga así a interrumpir una pesquería que constituye uno de los principales suministros de calamar para España y Europa.



La situación contrasta actualmente con la evolución del pulpo, aunque su cadena de suministro presenta una concentración exterior incluso más acusada. En 2025 España importó 34,3 millones de kilos procedentes de Marruecos y otros 28,9 millones de Mauritania. Entre ambos países proporcionaron aproximadamente el 85% de todo el pulpo importado por España. Las informaciones procedentes de los caladeros africanos apuntan actualmente hacia una mayor presencia de pulpo y ejemplares de mayor tamaño, ofreciendo un escenario más favorable que el observado en Malvinas.

También la campaña gallega muestra una evolución positiva. Las cifras disponibles reflejan un incremento del 4% en volumen y del 19% en facturación, acompañado de una subida del 14% en el precio medio, que alcanza los 11,17 euros por kilogramo. Calamar y pulpo muestran así, en estos momentos, las dos caras de la dependencia pesquera: dificultades de disponibilidad en un recurso fundamental procedente del Atlántico Sur y mejores perspectivas en otro cuya oferta exterior depende principalmente del noroeste africano.

Esta concentración geográfica introduce un importante factor de riesgo para importadores, transformadores y comercializadores. Una modificación de las condiciones biológicas, una reducción de cuotas, el cierre temporal de una pesquería o cualquier alteración regulatoria en Malvinas, Marruecos o Mauritania puede trasladarse rápidamente a los precios, los aprovisionamientos y los márgenes de la industria española. El problema no consiste únicamente en disponer de pescado,



sino en garantizar regularidad suficiente para mantener plantas de transformación, compromisos comerciales y presencia continuada en los mercados.

Es precisamente en este escenario donde cobra sentido el análisis realizado por Marcos García, director comercial especializado en optimización y escalado de negocios, quien advierte contra la denominada «trampa del caladero»: responder a cada problema de suministro buscando simplemente una nueva zona de pesca. En su opinión, cambiar el origen geográfico sin modificar el modelo empresarial únicamente traslada el riesgo y puede incrementar los costes de aprovisionamiento, logística y almacenamiento.

García plantea sustituir progresivamente el modelo sustentado en volumen y grandes stocks congelados por otro basado en productos de mayor valor añadido, porciones calibradas para HORECA y retail, mayor rotación del circulante y mecanismos de precios capaces de reco-

ger las oscilaciones reales de los costes. A ello añade la utilización de inteligencia artificial y herramientas predictivas para anticipar cambios de disponibilidad, precios y demanda. No se trataría de sustituir la experiencia pesquera y comercial, sino de disponer de mayor capacidad para reaccionar ante escenarios que pueden cambiar rápidamente.

El cierre de Malvinas deja así una enseñanza que alcanza mucho más allá de los 16 congeladores afectados. Dos de los productos pesqueros con mayor peso comercial en España dependen extraordinariamente de recursos situados fuera de sus aguas: casi la mitad del calamar importado llega de Malvinas y el 85% del pulpo procede de Marruecos y Mauritania. España posee flota, industria transformadora, capacidad frigorífica, conocimiento comercial y mercados internacionales, pero una parte decisiva de su negocio se encuentra condicionada por lo que ocurra a miles de kilómetros de sus costas.

Ferri y Marexi avanzan en la autonomía naval

MAREXI Marine Technology e Industrias FERRI trabajan conjuntamente en el desarrollo de una arquitectura de fusión sensorial basada en inteligencia artificial destinada a proporcionar una visión integrada del entorno a plataformas navales autónomas

El proyecto combina diferentes sensores y algoritmos para detectar, identificar y evaluar los movimientos de otros buques y objetos presentes en el escenario marítimo.

El desarrollo se lleva a cabo desde el departamento de Ingeniería de Inteligencia Artificial de MAREXI en Vigo y se enmarca en el avance de las tecnologías necesarias para las operaciones navales no tripuladas. La compañía gallega plantea una arquitectura capaz de reunir información procedente simultáneamente de radares, cámaras electroópticas e infrarrojos (EO/IR), sistemas AIS y sónares.

El objetivo es resolver uno de los principales desafíos de la navegación autónoma: conseguir que una plataforma pueda construir una representación única y fiable de todo lo que sucede a su alrededor a partir de sensores de distinta naturaleza. No se trata únicamente de detectar un objeto, sino de determinar si las señales recibidas por diferentes equipos corresponden al mismo contacto, seguir su trayectoria, clasificarlo y evaluar su comportamiento.



El proyecto combina diferentes sensores y algoritmos para detectar, identificar y evaluar los movimientos de otros buques

MAREXI y FERRI han estructurado el sistema en distintas etapas. En las primeras fases se aborda la sincronización y asociación de los datos, utilizando PTP y GNSS para sincronizar la información a escala de microsegundos. Posteriormente, las observaciones obtenidas mediante los diferentes sensores son relacionadas mediante filtros de Kalman y redes bayesianas, técnicas que permiten combinar mediciones y gestionar la incertidumbre existente en el entorno marítimo.

Una segunda parte de la arquitectura está dedicada a determinar el estado y clasificación de los contactos. MAREXI señala que emplea filtros de partículas para abordar la incertidumbre asociada al movimiento marítimo y redes multimodales ba-

sadas en EfficientNet. La finalidad es mantener la capacidad de identificación incluso cuando alguno de los sensores no proporcione información o su funcionamiento quede degradado.

Nueva sociedad en Canadá

Industrias FERRI y la canadiense Cellula Robotics han constituido Nautical Reach Systems Ltd., una nueva empresa conjunta con sede en la costa este de Canadá destinada al desarrollo de soluciones para las operaciones marítimas autónomas. La alianza combina la experiencia de FERRI en ingeniería naval, automatización y manipulación de cargas con los 25 años de trayectoria de Cellula en robótica e ingeniería sub-

marina. La nueva sociedad diseñará y fabricará sistemas de movimiento, elevación y manipulación destinados a facilitar el despliegue de plataformas marítimas no tripuladas. Su actividad comprenderá especialmente las operaciones inteligentes de lanzamiento y recuperación, así como el manejo de cargas y equipos asociados a vehículos autónomos tanto de superficie como submarinos. El objetivo es resolver uno de los aspectos críticos en el avance de la autonomía naval: la conexión física y operativa entre el vehículo autónomo y el buque desde el que debe ser desplegado, recuperado o atendido. Las compañías pretenden abordar conjuntamente el diseño del vehículo y de sus sistemas de manipulación, teniendo en cuenta las características del buque nodriza, la misión y las condiciones ambientales en las que deberán operar.



Blue Food nuestra visión

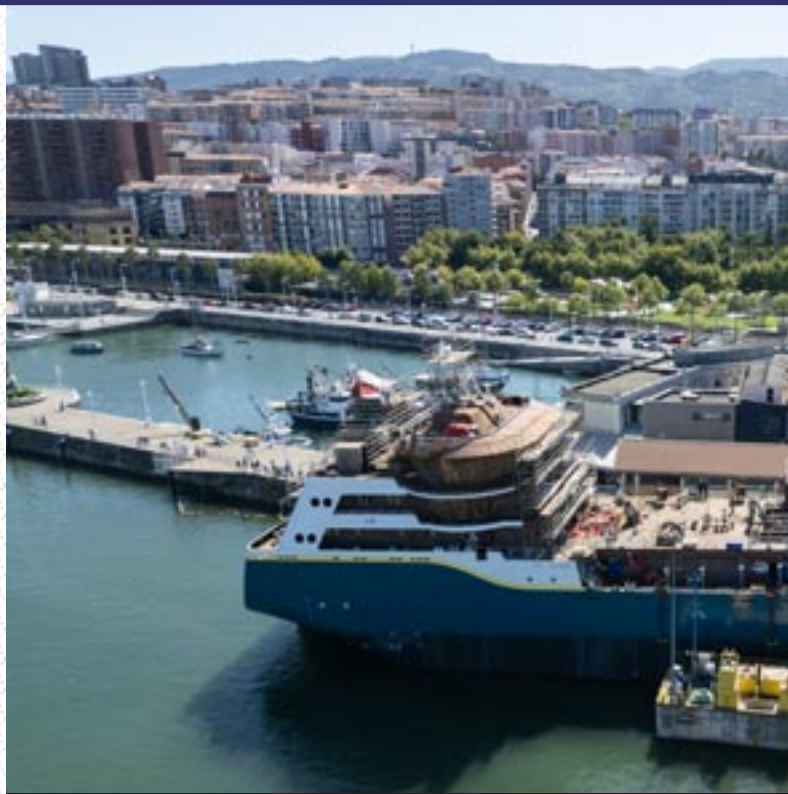
Calidad | Innovación | Sostenibilidad



¡Visítanos en
Conxemar 26!
Stand 3D38

Zamakona alcanza un hito con la botadura del Fiord Horizon

Zamakona Yards ha alcanzado un nuevo hito en su cartera de construcción naval con la botadura del Fiord Horizon (NB-808), un buque especializado en el transporte de pescado vivo (Live Fish Carrier) construido para Trident Aqua Services. La operación tuvo lugar el pasado 10 de septiembre en las instalaciones del grupo naval en Santurtzi, con presencia de representantes del armador.



El nuevo Live Fish Carrier, equipado con propulsión híbrida diésel-eléctrica

El nuevo Live Fish Carrier, equipado con propulsión híbrida diésel-eléctrica y 4.000 metros cúbicos de capacidad para el transporte de pescado vivo, supone un nuevo hito para el astillero vasco en el mercado de los buques especializados para la acuicultura

El nuevo buque cuenta con 80,80 metros de eslora y 17,60 metros de manga, mientras que su puntal alcanza los 7,50 metros. El Fiord Horizon ha sido concebido específicamente para las operaciones vinculadas a la acuicultura, un segmento que está impulsando la demanda internacional de embarcaciones altamente especializadas y con mayores niveles de automatización y eficiencia energética. Una de sus principales carac-

terísticas es su capacidad para transportar pescado vivo. El buque dispone de 4.000 metros cúbicos distribuidos en dos tanques, diseñados para mantener las condiciones necesarias durante las operaciones de carga, transporte y descarga de los peces. Este tipo de unidades desempeña una función esencial en la logística de la acuicultura marina, especialmente en la producción de salmónidos.

El diseño conceptual corresponde a la ingeniería noruega Salt Ship Design AS, especializada en el desarrollo de embarcaciones para diferentes segmentos de la industria marítima. La colaboración entre ingeniería, armador y astillero permite adaptar el barco a las necesidades operativas de

El Fiord
Horizon ha sido
concebido
específicamente
para las
operaciones
vinculadas a la
acuicultura, un
segmento que
está
impulsando la
demanda
internacional de
embarcaciones

Trident Aqua Services y a las exigencias de una actividad que requiere elevados estándares de control sobre el bienestar y las condiciones de los peces transportados.

Otro de los elementos destacados del Fiord Horizon es su sistema de propulsión híbrido diésel-eléctrico. Esta configuración responde a la evolución tecnológica que está experimentando la construcción naval hacia soluciones que permitan optimizar el consumo energético y la utilización de los motores en función de las diferentes condiciones de navegación y operación.

La embarcación estará preparada para alcanzar una velocidad de 12 nudos. Más allá de la navegación, los Live Fish Carriers necesitan disponer de importantes capacidades energéticas para atender simultáneamente



y 4.000 metros cúbicos de capacidad

Posee un sistema de propulsión híbrido diésel-eléctrico para optimizar el consumo energético

los sistemas asociados al mantenimiento, circulación y tratamiento del agua de los tanques, además del resto de equipos necesarios para las operaciones acuícolas.

La botadura constituye una de las principales fases del proceso de construcción del NB-808. Tras su puesta a flote, los trabajos continuarán con el acondicionamiento, integración y puesta en servicio de los diferentes sistemas antes de completar las pruebas correspondientes y proceder posteriormente a su entrega al armador.

La construcción del Fiord Horizon refuerza además la posición de Zamakona Yards en el segmento de los buques especializados, un mercado de mayor valor tecnológico en el que los astilleros europeos compiten mediante diseños adaptados a operaciones muy concretas, eficiencia energética y soluciones avanzadas de propulsión y automatización. El proyecto adquiere también relevancia para la industria naval vasca, al materializarse en las instalaciones de Santurtzi un buque destinado a un mercado internacional estrechamente relacionado con el crecimiento de la acuicultura.

in'xenia

innovemos
juntos

15 años
construyendo futuro
www.inxeniadt.com

El CSIC activa el relevo del Hespérides' que sigue sin encontrar comprador



Buque Hespérides sobre el que se proyecta un relevo.

La Unidad de Tecnología Marina ya cuenta con un proyecto específico para preparar la sustitución del veterano buque oceanográfico, cuyo reemplazo se ha estimado en unos 140 millones de euros, mientras Defensa mantiene inversiones para prolongar su operatividad.

El relevo del BIO Hespérides, una de las principales infraestructuras de la investigación oceanográfica y polar española, comienza a tomar forma. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) ya identifica oficialmente un proyecto destinado al reemplazo del veterano buque, mientras el Ministerio de Defensa mantiene abiertas diferentes contrataciones para garantizar su operatividad hasta que pueda producirse la sustitución.

La documentación publicada por el CSIC constituye una de las evidencias administrativas más claras de que el proceso ha entrado en una nueva fase. Una convocatoria de la Unidad de Tecnología Marina (UTM-CSIC) correspondiente a finales de 2025 identifica expresamente como título del proyecto «Subvención al UTM para el reemplazo del buque Hespérides. Capítulo VII», con la referencia SOLAUT_00056854.

La convocatoria estaba destinada a incorporar un titulado en Máquinas Navales, lo que apunta al desarrollo de trabajos técnicos vinculados al futuro relevo de la unidad.

La aparición de este proyecto no significa, sin embargo, que se haya licitado ya la construcción del nuevo buque. A fecha de agosto de 2026 no consta en la documentación pública localizada una licitación del CSIC para adjudicar la construcción del sustituto del Hespérides.

El proceso se encuentra, por tanto, en una fase previa, aunque la existencia de financiación específica para su reemplazo confirma que la Administración científica española trabaja ya formalmente sobre esta necesidad.

El futuro de la unidad lleva varios años sobre la mesa. En mayo de 2024, la secretaria general de Investigación, Eva Ortega-Paño, situó en torno a 140 millones de euros el coste estimado de un nuevo buque de investigación oceanográfica que sustituyera al Hespérides.

El Ministerio de Ciencia estudiaba entonces la posibilidad de recurrir a financiación europea para afrontar una inversión de esa magnitud. La responsable ministerial reconocía además que el veterano buque había superado la vida útil inicialmente prevista, aunque continuaba en condiciones de prestar servicio gracias a las sucesivas revisiones y actuaciones de mantenimiento.

Viking bota el Astrea, su segundo crucero

Viking ha dado un nuevo paso en su apuesta por incorporar el hidrógeno al transporte marítimo de pasajeros con la botadura del Viking Astrea en el astillero de Fincantieri en Ancona. El buque, que será entregado en mayo de 2027, contará con un sistema híbrido basado parcialmente en hidrógeno líquido y pilas de combustible capaz de generar hasta seis megavatios de potencia y de permitir operaciones sin emisiones directas cuando utilice esta fuente energética. El Astrea

tocó el agua por primera vez el 11 de septiembre, iniciando así la última fase de su construcción. Tras el proceso de puesta a flote será trasladado al muelle de armamento, donde continuarán los trabajos de instalaciones, acabados interiores, integración de equipos y posteriores pruebas antes de su incorporación a la flota. El crucero tendrá aproximadamente 54.300 toneladas de arqueobuto, 239 metros de eslora, 499 camarotes y capacidad para 998 pasajeros, dimensiones que Viking encuadra dentro de su segmento de pequeños cruceros oceánicos. También

el Astrea dispondrá de una planta propulsora híbrida que utilizará parcialmente hidrógeno líquido combinado con pilas de combustible, tecnología integrada con participación de Isotta Fraschini Motori (IFM), filial de Fincantieri especializada en sistemas energéticos avanzados. Viking cifra en hasta 6 MW la potencia que podrá suministrar el sistema y sostiene que permitirá al barco navegar y desarrollar determinadas operaciones sin emisiones, una capacidad especialmente relevante para puertos y áreas medioambientalmente sensibles.



OLIVEIRA

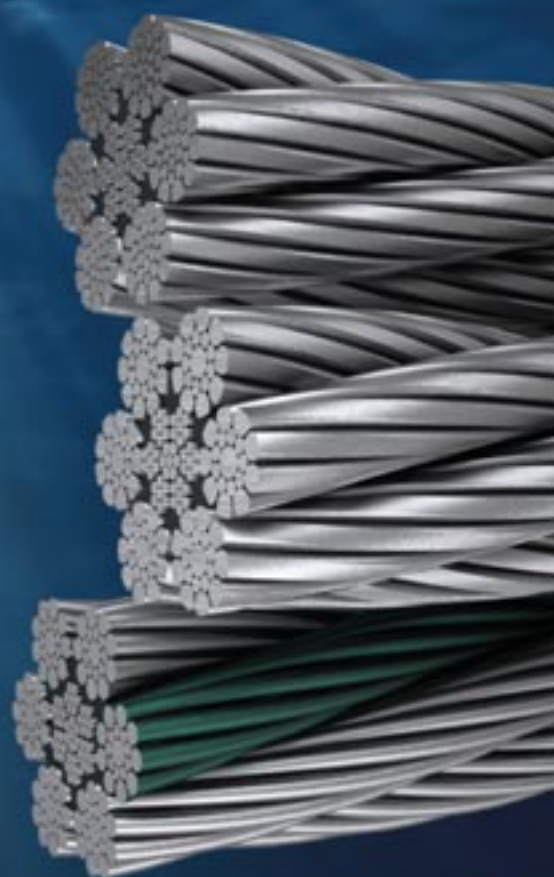
**SUPER ATLANTIC®
SUPER YELLOW FIN®
GREEN STRAND®**



MAIN OFFICE AND FACTORY
Rua do Quilino, nº 105
4470 - 000 Espinho
PORTUGAL
T: +351 229 626 900
F: +351 229 626 940
www.oliveira.com
info@oliveira.com.pt

LISBON BRANCH
Urbanização da Fátima
Av. da República, 1 e 3
1650 - 010 Lisboa Lda
T: +351 219 457 600
F: +351 219 461 932

ALGARVE BRANCH
Av. dos Bacalhoiros
8050 - 000 Sagres da Ilha
T: +351 294 360 400
F: +351 294 360 770



Gondan bota el mayor buque de su historia para el mercado de la energía offshore

El astillero asturiano construye para Østensjø Rederi un OESV de 120 metros preparado para operaciones eólicas, trabajos submarinos y cables, con capacidad para 173 personas. Gondan ha marcado un nuevo hito industrial con la botadura en Figueras (Castropol) del C513 OESV, un buque de apoyo a operaciones de energía oceánica de 120 metros de eslora que se convierte en la mayor construcción realizada hasta ahora por el astillero asturiano. La unidad, encargada por la naviera noruega Østensjø Rederi, refuerza además la especialización de la compañía española en barcos tecnológicamente complejos destinados al creciente mercado de las energías marinas. La botadura supone un salto de escala para Gondan bota el mayor buque de su historia para el mercado de la energía offshore. Con 120 metros de eslora y 23 metros de manga, el nuevo Ocean Energy Support Vessel (OESV) ha sido diseñado por la ingeniería noruega Salt Ship Design para concentrar en una misma plataforma diferentes operaciones offshore. El buque continuará ahora su fase de armamento a flote antes de afrontar las pruebas de mar, con la entrega al armador prevista para finales de 2027. El C513 podrá intervenir en diferentes segmentos del mercado energético marino. Está preparado para realizar transferencias de personal mediante sistemas walk-to-work (W2W), prestar apoyo como CSOV a parques eólicos marinos, participar en trabajos de construcción offshore y efectuar instalaciones submarinas. También podrá desarrollar operaciones de inspección mediante vehículos operados remotamente (ROV), así como trabajos de tendido, mantenimiento y reparación de cables submarinos.

La construcción refleja la evolución tecnológica que está experimentando la flota auxiliar vinculada a la eólica marina. Estos barcos están dejando de ser simples unidades de transporte para convertirse en plataformas multifuncionales capaces de mantener durante periodos prolongados personal técnico, equipos y sistemas especializados en alta mar. El crecimiento de los parques eólicos offshore europeos está aumentando paralelamente la demanda de buques capaces de realizar estas tareas. El nuevo barco está construido en acero y bajo clasificación de DNV. Su planta propulsora será diésel-eléctrica y contará con seis motores prin-



El Østensjø Rederi construye Astilleros Gondan

pales de velocidad variable y propulsores azimutales PM Brunvoll. La configuración busca adaptar la producción energética a las necesidades de cada operación, una característica especialmente relevante en barcos que deben permanecer largos periodos trabajando en posiciones determinadas y realizando maniobras de precisión.

El proyecto incorpora además diferentes tecnologías orientadas a reducir su impacto energético y facilitar una futura transición hacia combustibles alternativos. Dispondrá de sistemas de baterías, conexión eléctrica a tierra —shore power— y la notación Fuel Ready, que permitirá adaptar el barco para utilizar en el futuro combustibles como el metanol. Se trata de soluciones que están adquiriendo un peso creciente en los nuevos contratos navales ante las exigencias de reducción de emisiones del transporte marítimo.

La dimensión del C513 también queda reflejada en su capacidad operativa. Dispondrá de unos 1.400 metros cuadrados de superficie libre de cubierta, incluyendo el hangar, y podrá alojar hasta 173 personas. El C513 será el buque número 23 construido por el astillero asturiano para el armador noruego, dentro de una colaboración que supera ya las dos décadas. 

Nodosa refuerza su actividad con reparaciones y nuevas construcciones pesqueras

El astillero Nodosa mantiene una intensa actividad en sus instalaciones de Marín, con una cartera que combina reparación, transformación y construcción de buques vinculados principalmente al sector pesquero. Entre los trabajos en curso destacan las reparaciones de atuneros, un segmento que requiere intervenciones especializadas para garantizar la operatividad, seguridad y continuidad de embarcaciones sometidas a largas campañas. La presencia de estos buques confirma el peso que las reparaciones navales mantienen dentro de la actividad de Nodosa, junto con sus proyectos de nueva construcción. Otro de los trabajos relevantes es la modernización del API V, perteneciente a Iberconsa, compañía especializada en la captura, transformación y comercialización de productos pesqueros. Como se recordará en los meses de mayo y junio llevó a cabo la botadura del Voyager y del Pesanter 1.



Atuneros en reparación en Nodosa.

Diseñadores y fabricantes de equipos para buques.



ferri-so.es

www.ferri-so.es

+34 986 468 201

MAQUINARIA ESPECIALIZADA



Vicusdt traslada tecnología naval avanzada de defensa a la nueva generación de buques civiles

La ingeniería viguesa apuesta por nuevos sistemas de propulsión, simulación CFD, materiales compuestos e inteligencia artificial y obtiene ya el 80% de su facturación de los mercados internacionales

La transferencia de tecnologías desarrolladas para los buques militares hacia la construcción naval civil se ha convertido en una de las líneas de crecimiento de Vicusdt. La ingeniería viguesa trabaja en soluciones de propulsión, hidrodinámica, nuevos combustibles y materiales avanzados con el objetivo de mejorar la eficiencia de ferries y otras embarcaciones, en un momento en el que la descarbonización está obligando a astilleros y armadores a replantear buena parte del diseño de sus futuras flotas

Integrada en el grupo Emenasa, Vicusdt ha desarrollado durante sus 18 años de actividad alrededor de 1.600 proyectos para unos 500 clientes de más de 50 países. Su orientación exterior resulta especialmente significativa: aproximadamente el 80% de los 4,7 millones de euros facturados el pasado ejercicio procedió de trabajos internacionales. La compañía ha ampliado además su presencia fuera de España mediante la adquisición en 2025 de una empresa en México, mercado en el que está desarrollando actividad vinculada también al sector energético.

Uno de sus principales desarrollos tecnológicos se concentra actualmente en un nuevo concepto de propulsión destinado a aumentar la eficiencia de los buques. Se trata de trasladar a embarcaciones civiles soluciones que hasta ahora han tenido su principal campo de aplicación en unidades militares tecnológicamente avanzadas. Según explica el gerente de Vicusdt, Adrián Sarasquete, la intención es extender estas tecnologías hacia ferries y otros tipos de embarcaciones, además de explorar sus posibilidades dentro del propio mercado de defensa.

La compañía ha analizado asimismo las posibilidades del sistema para drones, vehículos no tripulados y plataformas navales convencionales. Vicusdt presentó el proyecto a la aceleradora de innovación de la OTAN y, aunque no consiguió incorporarse en esta convocatoria, prevé volver a intentarlo. La creciente incorporación de sistemas autónomos y remotamente operados está abriendo nuevas áreas de actividad para las ingenierías especializadas en hidrodinámica, propulsión y optimización energética.

Una parte esencial de la especialización tecnológica de la empresa se encuentra en la dinámica de fluidos compu-



tacional (CFD). Estas simulaciones permiten estudiar digitalmente el comportamiento del agua y del aire alrededor de un buque y analizar aspectos relacionados con la resistencia al avance, la propulsión, la aerodinámica o la seguridad. La herramienta adquiere una importancia adicional ante la progresiva incorporación al transporte marítimo de combustibles como el hidrógeno y el metanol, que plantean nuevos condicionantes durante su almacenamiento, manipulación y suministro.

Vicusdt participa así en estudios destinados a evaluar escenarios de posibles fugas y otros riesgos asociados a estos combustibles para ingenierías que trabajan en el diseño de nuevos barcos. La utilización de CFD permite anticipar el comportamiento de gases y fluidos antes de que el buque sea construido y adoptar soluciones de diseño que reduzcan los riesgos. Este tipo de ingeniería está adquiriendo mayor protagonismo a medida que el sector marítimo busca alternativas a los combustibles fósiles para cumplir los objetivos internacionales y europeos de reducción de emisiones.

Otra de las líneas desarrolladas por la compañía combina materiales compuestos y fabricación mediante impresión 3D. Su aplicación se ha dirigido, entre otros componentes, a las toberas que rodean las hélices y permiten incrementar el empuje y mejorar el rendimiento propulsivo. Frente al sistema tradicional basado en piezas de acero que requieren numerosas horas de calderería y soldadura, Vicusdt ha desarrollado moldes mediante fabricación aditiva sobre los que se construyen estructuras híbridas de metal y resina. 🌊

SEARCULAR demuestra la viabilidad de unas artes de pesca circulares y plantea su extensión

El proyecto europeo SEARCULAR ha concluido tres años de investigación y pruebas con pescadores, fabricantes y puertos demostrando que es técnicamente posible avanzar hacia unas artes de pesca concebidas bajo criterios de economía circular. El consorcio, coordinado por AZTI e integrado por 13 entidades europeas, ha validado cuatro soluciones que actúan desde el diseño de los aparejos hasta la recogida y reciclaje de los equipos una vez finalizada su vida útil. La dimensión del problema explica el interés de la iniciativa. Cada año llegan a los puertos europeos alrededor de 26.000 toneladas de artes de pesca al final de su vida útil, a las que hay que sumar las redes, cabos y otros aparejos perdidos, abandonados o deteriorados durante



AZTI trabaja en el reciclaje.

las operaciones en el mar. Estos materiales constituyen una fuente de residuos plásticos y pueden terminar fragmentándose progresivamente hasta generar microplásticos, de ahí que

la estrategia desarrollada por SEARCULAR haya buscado intervenir antes de que el residuo llegue al medio marino. Una de las principales líneas de trabajo ha sido modificar los propios materiales utilizados por la flota. El proyecto ha desarrollado cabos de protección o dolly ropes para arrastreros fabricados a partir de redes de cerco recicladas.

Las pruebas realizadas apuntan a una mayor durabilidad respecto a los materiales convencionales, reduciendo tanto el desprendimiento de fibras durante la actividad pesquera como la cantidad de redes descartadas que deben gestionarse posteriormente en puerto. 🌊




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



SERVICIO OFICIAL	DISTRIBUIDOR OFICIAL	TALLER COLABORADOR
		
		
		
		
		

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

Buenos resultados de la industria naval española en Hamburgo

Empresas y clústeres regresaron de la feria de Hamburgo, SMM 2026, con nuevos contactos, acuerdos y proyectos tras mostrar en la principal feria marítima mundial la capacidad española en construcción, reparación, equipos, digitalización y descarbonización

La industria naval española ha cerrado con un balance favorable su participación en SMM Hamburg 2026, convertida durante cuatro jornadas en uno de los mayores escaparates internacionales para astilleros, fabricantes de equipos, ingenierías y empresas de servicios marítimos. La cita, celebrada del 1 al 4 de septiembre, congregó a 50.000 visitantes profesionales y 2.300 expositores procedentes de 66 países, con participantes de 134 nacionalidades, unas cifras que dan dimensión a la oportunidad comercial que ha supuesto para las compañías españolas.

La representación nacional ha sido especialmente extensa. Entre las empresas españolas presentes figuraron Navantia, FERRI, Silecmar, Bombas Azcue, bound4blue, Casuso Propellers, Cryospain, Detegasa, Epropulsion Europe, Fernández Jove, Frizonia, Gaba-



Las empresas mantuvieron encuentros con clientes históricos, socios internacionales, dirigentes del sector y representantes institucionales.

Basque Maritime Cluster coordinó, con apoyo de ICEX, un Pabellón de más de 500 metros cuadrados que reunió a 27 empresas

di, Gefico, Glual Hidráulica, H2SITE, Ibercisa, Ingeteam, Peter Taboada, Pomar Water, Progener, Radio Ondas, Reinos Forgings & Castings, SCM Sistemas, Solé, Toimil Marine, Turbo Cádiz, Vicusdt, Zitron y otras firmas de la cadena de suministro. Junto a ellas estuvieron organizaciones como Basque Maritime Cluster, ACLUNAGA, ASIME, Clúster Marítimo de Cantabria-MarCA, Cádiz Naval Industry y Canarias-Proexca, entre otras entidades de representación sectorial.

Uno de los ejemplos del balance empresarial lo aporta FERRI. La compa-

ña gallega especializada en maquinaria y equipos de cubierta califica de excepcionales los cuatro días de trabajo desarrollados en Hamburgo. Su equipo mantuvo encuentros con clientes históricos, socios internacionales, dirigentes del sector y representantes institucionales de diferentes países.

La empresa presentó sus equipos de cubierta personalizados y soluciones avanzadas de ingeniería naval y señala que los contactos mantenidos han permitido explorar nuevos proyectos de colaboración. 🌊

Galicia asistió con el mayor número de empresas

Galicia tuvo, de hecho, una presencia especialmente significativa. ACLUNAGA cerró SMM con el máximo número de empresas subvencionables por su participación y otras ocho compañías adicionales no financiables, en el que ha sido el mayor stand utilizado por el clúster en su historia.

En este espacio estuvieron representadas VICUSdt, Panelfa, Mecanasa, Regenasa, Moncina, Frizonia, Jove Group, Freire Shipyard, Neuwalme Group, HC Grupo, Gefico, Pomar Water, Progener, Rolloy Marine, Seaman Electronics, Facet Filtration, Navaliber y Exacta, entre otras. El clúster aprovechó además Hamburgo para anunciar cuatro nuevos asociados y mantener encuentros con organizaciones internacionales colaboradoras.

También Silecmar convirtió SMM en una plataforma para cerrar acuerdos y mostrar tecnología. La empresa, integrada en Grupo Arbulu, firmó un memorando de entendimiento con Zaid Systems y presentó TECH-CO2 junto a Willbö Engineering, proyecto destinado a la captura y valorización del CO₂ en la industria marítima seleccionado dentro de la convocatoria NEXOS de GAIN y cofinanciado por la Unión Europea. La compañía realizó asimismo demostraciones en directo de su plataforma de monitorización y digitalización de buques. Silecmar compartió presencia con otras empresas del Grupo Arbulu como NAVTEAM, THALOS, Aage Hempel Group y SMD Africa Marine.

Navantia acudió por primera vez a SMM con stand propio y utilizó



Stand de la empresa Ferri.

Hamburgo para reforzar tanto sus capacidades de construcción como de reparación naval. Especial atención despertó la maqueta de la futura fragata F110 Flight II, en una edición en la que la industria de defensa naval adquirió un protagonismo notable. La compañía mantuvo contactos con representantes de Boskalis, Allseas, Columbia Cruise Services, Bernhard Schulte Shipmanagement, Disney Cruise Line, Virgin Voyages, Royal Caribbean Group, The World y Windstar Cruises, entre otras empresas internacionales.

La industria gaditana también regresó con un balance positivo. Una delegación de alrededor de quince empresas especializadas de la Bahía de Cádiz mostró capacidades relacionadas con reparación naval, fabricación, ingeniería y servicios marítimos. ELECAM Group destacó los contactos mantenidos y las posibilidades de nuevos proyectos surgidas durante la feria, mientras Macpherson Servicios Subacuáticos calificó su participación de productiva y aprovechó SMM para posicionar internacionalmente sus soluciones de mantenimiento, reparación y trabajos submarinos. La representación contó con el respaldo de la Cámara de Comercio de Cádiz y de ICEX.

La participación española ha mostrado igualmente la diversidad tecnológica alcanzada por la industria auxiliar. Industrias Guerra presentó desde el espacio de ASIME sus soluciones de elevación para aplicaciones marítimas; Detegasa mostró sistemas de tratamiento de aguas, residuos e incineración a bordo; Fernández Jove acudió con sus válvulas SAVAL, sistemas de control PRIOR y equipos hidráulicos, mientras numerosas compañías especializadas llevaron a Hamburgo soluciones relacionadas con propulsión, generación eléctrica, tratamiento de aguas, refrigeración, automatización, comunicaciones, maquinaria de cubierta, hidrógeno y nuevos sistemas destinados a mejorar la eficiencia energética de los buques.

La presencia agrupada ha sido otro de los elementos destacados. Basque Maritime Cluster coordinó, con apoyo de ICEX, un Pabellón de España de más de 500 metros cuadrados que reunió a 27 empresas.

El formato permitió presentar una imagen conjunta de la capacidad tecnológica y exportadora de la industria marítima española ante armadores, astilleros, navieras y operadores internacionales. Galicia, Cádiz, Cantabria y Canarias completaron esa estrategia de internacionalización mediante sus propias estructuras sectoriales e institucionales.

SMM 2026 deja así para el naval español algo más que una amplia presencia expositiva. Los memorandos firmados, las consultas comerciales recibidas, las reuniones con armadores y astilleros y las alianzas abiertas durante cuatro jornadas tendrán ahora que traducirse en contratos y nuevos proyectos. 🌊

Conxemar 2026 amplía su alcance internacional y refuerza los encuentros empresariales y tecnológicos

La industria de los productos del mar congelados volverá a reunirse en Vigo del 6 al 8 de octubre con motivo de la 27ª edición de Conxemar. El Instituto Ferial de Vigo acogerá una convocatoria que, según las previsiones de la organización, ampliará su participación internacional y ofrecerá nuevas herramientas para facilitar los contactos comerciales y la cooperación tecnológica entre empresas.

La feria incrementará un 3% su superficie expositiva neta mediante un mayor aprovechamiento del recinto, que dispone de 37.000 metros cuadrados brutos. Esta reorganización permitirá ampliar el espacio destinado a la actividad empresarial durante las tres jornadas y acompañará la previsión de superar los 812 expositores registrados en 2025.

Junto a la participación española, la organización anuncia la presencia de compañías y entidades de Argentina, Cabo Verde, Canadá, China, Corea del Sur, Croacia, Ecuador, Estados Unidos, India e Indonesia. La representación internacional incluirá también a Irlanda, Italia, Marruecos, Mauritania, Países Bajos, Perú, Portugal, Túnez y Venezuela, con participantes de distintos mercados productores y comercializadores de productos pesqueros.

Los contactos profesionales tendrán un espacio específico dentro del recinto. Conxemar contará con áreas de encuentro y zonas para reuniones



La feria Conxemar vuelve a crecer con un aumento de superficie.

La feria se celebrará del 6 al 8 de octubre en Vigo, con un incremento del 3% de la superficie expositiva neta y la previsión de superar los 812 expositores de la anterior edición

de trabajo destinadas a facilitar la relación directa entre empresas y profesionales. La finalidad de estos espacios será favorecer las conversaciones comerciales y la identificación de posibles acuerdos entre los participantes.

La programación combinará debates, presentaciones, encuentros profesionales y demostraciones gastronómicas. La agenda abordará tendencias, retos y oportunidades relacionados con la evolución del sec-

tor, incorporando actividades que permitirán compartir información y mostrar productos y aplicaciones culinarias.

La cooperación tecnológica se canalizará, además, a través de los encuentros empresariales digitales B2B impulsados por la Confederación de Empresarios de Galicia y la Agencia Gallega de Innovación. Esta iniciativa se desarrolla en el marco de la Enterprise Europe Network, la red europea de apoyo empresarial, y per-

mitirá conectar a las compañías participantes con potenciales clientes, proveedores y socios tecnológicos.

Como novedad, la plataforma de estos encuentros incorporará funcionalidades para identificar soluciones innovadoras, plantear retos tecnológicos y explorar vías de colaboración. La propuesta amplía así el alcance de las reuniones empresariales al incluir la búsqueda de respuestas a necesidades concretas de las compañías, junto con los contactos orientados a la actividad comercial.

La próxima convocatoria toma como referencia el balance de 2025, cuando Conxemar reunió a 30.405 visitantes y 812 expositores procedentes de 46 países. Según los datos facilitados por la organización, la 26ª edición alcanzó cifras récord de asistencia y participación, que sirven de punto de partida para las previsiones de cre-



Junto a la exposición de productos, las reuniones comerciales y la presencia institucional son los frentes de trabajo de la feria.

cimiento de este año. El balance de aquella edición situó los acuerdos comerciales en 831,7 millones de euros, una cantidad equivalente al 4,5% de la facturación total de la industria y la comercialización de productos pesqueros en España, de acuerdo

con la información aportada. Con estos antecedentes, Conxemar 2026 prepara una convocatoria que combinará exposición de productos, reuniones comerciales y cooperación tecnológica en torno a la cadena. 



Cambio climático, acidificación, pesca, carbono azul, descarbonización de la flota, temporales, subida del nivel del mar y adaptación costera centrarán un extenso programa del Congreso sobre el Cambio Climático Uhinak que tendrá lugar, en Ficoba, Irún, entre los días: 8 y 9 de octubre.



Las ponencias de Uhinak se centran en la posible aceleración del cambio climático y sus transformaciones

Uhinak analizará los grandes cambios que afrontan el Cantábrico y los océanos

El futuro del Cantábrico y de los océanos ante la aceleración del cambio climático será objeto de un exhaustivo análisis en Uhinak, que reunirá durante dos jornadas a investigadores, científicos, instituciones, universidades, centros tecnológicos y especialistas en gestión litoral, así como público interesado en estas cuestiones, dentro de un carácter integrador de los diferentes sectores. El programa aborda desde los posibles cambios en la circulación del Atlántico hasta el futuro del atún rojo, la acidificación, el carbono azul, la descarbonización de los pesqueros, los eventos extremos, las inundaciones costeras y las estrategias que deberán adoptar administraciones y territorios para proteger un litoral cada vez más expuesto.

La primera jornada arrancará con la apertura institucional y una intervención de **Guillem Chust**, respon-

sable de Cambio Global en Ecosistemas Marinos de AZTI. A continuación, **Antonio Turiel**, investigador científico del CSIC en el Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona, ofrecerá la ponencia invitada «Cambios recientes en la circulación global del océano y en el Atlántico Norte: ¿hemos superado ya un *tipping point?».

Su intervención abordará el debate sobre una posible aceleración del cambio climático y las importantes transformaciones detectadas desde 2014 mediante observaciones por satélite.

Turiel analizará cambios registrados en distintas variables climáticas y oceánicas y prestará especial atención al desequilibrio radiativo medido por el programa CERES de la NASA, cuya tendencia se habría multiplicado por 3,6 respecto al periodo anterior a 2014. También examinará las modificaciones identificadas desde en-

tonces en la circulación oceánica global y su posible conexión con el debate científico sobre la ralentización de la Circulación Meridional de Retorno del Atlántico (AMOC).

Del oleaje y la acidificación al futuro del atún rojo

El primer gran bloque estará dedicado a los retos del cambio climático. **Adrián Acevedo García**, de IH Cantabria, presentará las proyecciones climáticas del oleaje en el mar Cantábrico desde la escala global hasta la local. Aridane G. González, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, analizará los flujos de CO₂ entre atmósfera y océano y el secuestro de carbono azul mediante el balance de carbono costero de Canarias.

La evolución química del Cantábrico estará presente con Ernesto Villarino, de AZTI, que expondrá las tendencias del pH a lo largo de la costa vasca ob-

tenidas mediante el sensor SAMI-pH de alta frecuencia y observaciones a largo plazo. Estas investigaciones permiten seguir la evolución de la acidificación marina, uno de los procesos relacionados con la absorción oceánica de una parte del CO₂ generado por las actividades humanas. El coloquio de este primer apartado estará moderado por Ganix Esnaola, de EHU.

Tras el primer encuentro de networking, **Asier Ortuzar Andrés**, de EHU, abordará el creciente impacto de las intrusiones de polvo del Sáhara sobre la calidad del aire en la Iberia atlántica.

Claire Kermorvant, de la Universidad de Pau y de la Región del Adour, presentará el seguimiento del cambio hidroclimático en la costa norte del País Vasco y sus implicaciones sobre las condiciones favorables para el desarrollo del mucílago.

Las floraciones de algas nocivas ocuparán otra de las comunicaciones. **Audrey Commault**, de Rivages Pro Tech SUEZ, explicará el seguimiento efectuado en la costa atlántica francesa, los cambios de especies y los factores ambientales que condicionan las floraciones de *Ostreopsis* en la playa de Erromardie, en San Juan de Luz. **David González Santana**, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y el Instituto de Oceanografía y Cambio Global, analizará, por su parte, los efectos del cambio climático incluso antes del inicio de la red trófica.

La pesca tendrá una presencia directa en las siguientes intervenciones. **Pearlin Sam Jinoj**, del BC3, explicará la utilización conjunta de modelos ARIES e hidrodinámicos para evaluar la dinámica pesquera en un contexto de cambio climático. A continuación, **Maite Erauskin-Extramiana**, de AZTI, abordará bajo el título «Navegando por las aguas del futuro» la resiliencia del atún rojo del Atlántico ante el



Las empresas exponen a los asistentes sus productos en el hall de Ficoba.

El cambio hidroclimático en la costa norte, los cambios de especies y los factores ambientales serán analizados

cambio climático, una cuestión de especial importancia para una especie cuya distribución y comportamiento pueden verse afectados por la transformación térmica del océano.

El bloque se completará con **Amaia Astarloa**, de AZTI, que analizará la estructuración térmica de las comunidades de aves marinas y cetáceos en el Golfo de Vizcaya a partir de un seguimiento ecosistémico a largo plazo. Ganix Esnaola volverá a moderar los coloquios de esta parte del programa.

Carbono azul y descarbonización de los pesqueros

La mitigación del cambio climático en el litoral y el océano constituirá el siguiente eje. **Alejandro Cearreta**, de

EHU, presentará los resultados relacionados con los stocks de carbono azul de las marismas del estuario del Butroe, en Bizkaia. **Roland Garnier**, de AZTI, expondrá los trabajos de restauración del estuario del Bidasoa destinados tanto al secuestro de carbono azul como a la adaptación climática, incluyendo su programa de seguimiento y las simulaciones numéricas.

Para el sector pesquero, una de las intervenciones de mayor interés será la de **Joseba Castresana**, de AZTI, sobre el impulso a la descarbonización de los buques pesqueros. La reducción de emisiones de la flota se ha convertido en uno de los grandes desafíos tecnológicos y económicos de la pesca europea ante los objetivos climáticos comunitarios y la necesidad de reducir simultáneamente la dependencia de los combustibles fósiles.

June Gainza, de Bluecoast Consultores de Ingeniería, cerrará las comunicaciones de este bloque con un análisis costero de la fase 2 del CMP y sus conclusiones para la Europa atlántica. El coloquio será moderado por Rafael Sardá, del CEAB-CSIC y ESADE.

Temporales, inundaciones y subida del nivel del mar

La tarde de la primera jornada del día 8 de octubre estará dedicada a riesgos costeros y eventos extremos. **Lucia Miglietta**, de RINA Consulting, expondrá la monitorización digital de un sistema de dunas costeras basado en la naturaleza para aumentar la resiliencia climática. **Erwan Imbertie**, de SUEZ-Rivages Pro Tech, presentará STORMPACT, un sistema de previsión operativa del rebase de las olas a lo largo de la costa vasca francesa. **Camille Lavayssiere**, de la Universidad de Pau y de la Región del Adour, mostrará la aplicación de la videometría para seguir el impacto de las olas sobre un dique costero.

Maialen Irazoqui, de Shelf Models, analizará mediante proyecciones dinámicas los futuros cambios de los niveles extremos del mar en la costa occidental europea y los factores que los provocan. Víctor Loras Herrero, de la Universidad de Pau y de la Región del Adour, presentará un sistema para predecir inundaciones costeras en tiempo real mediante modelos de Boussinesq acelerados por GPU. El debate estará moderado por José

María Grassa, de IAHR/CEDEX, y Néstor Urrutxua, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi.

Las comunicaciones continuarán con **Panu Pietikainen**, de Rivages Pro Tech SUEZ, sobre la influencia de un depósito de sedimentos mar adentro en la propagación de ondas infragravitatorias aguas arriba del Adour. **Manuel Viñes Recasens**, de la Universitat Politècnica de Catalunya-BarcelonaTech, abordará el modelado avanzado de la altura significativa de ola mediante deep learning en el entorno litoral de Arrigunaga.

Igone García Pérez, de TECNALIA, expondrá una evaluación preliminar del impacto de las medidas regionales de adaptación al cambio climático a partir de cuatro regiones costeras europeas. Solstice Kraszeski, del Laboratorio de Ingeniería Marítima de la UPC, analizará las futuras condiciones del oleaje en el noroeste del Mediterráneo utilizando las proyecciones de viento CMIP6 y prestando atención al impacto de la corrección del sesgo. La evolución de los tempo-

rales europeos será abordada por Alisée Chaigneau, de IH-Cantabria, que estudiará cómo las variaciones del nivel del mar pueden influir sobre las olas generadas durante los temporales y sus efectos sobre las costas europeas en un escenario de cambio climático. La primera jornada concluirá con otro conjunto de investigaciones. **Gontzal Ruiz Beneitez**, de Metroeconomica, analizará el valor socioeconómico de los servicios climáticos en el Pacífico y su rentabilidad frente a los eventos extremos. **Nadine Steiger**, de AZTI, presentará los resultados sobre variabilidad térmica costera y en alta mar obtenidos mediante despliegues consecutivos de gliders durante el verano y datos de boyas en el Golfo de Vizcaya.

Mark Randall, de la Universidad de Copenhague, comparará las emisiones de carbono asociadas a tres estrategias de adaptación —«proteger, adaptarse y retirarse»— en una zona costera somera de Dinamarca. Moisés Álvarez-Cuesta, de IH-Cantabria, expondrá la utilización de test de estrés para evaluar riesgos en la costa, mientras Volker Roeber, de la Universidad de Pau y de la Región del Adour, abordará las corrientes de resaca transitorias en playas uniformes y propondrá un marco basado en eventos para mejorar la evaluación de la seguridad de los arenales.

Un sistema de
previsión
operativa del
rebase de las
olas y
modelados de
altura serán
otro de los
temas

Los eventos extremos abrirán la segunda jornada

La segunda jornada comenzará con una ponencia de **Melisa Menéndez**, investigadora de IHCantabria, dedicada a la «Variabilidad climática en eventos extremos de nivel del mar y oleaje». La primera mesa redonda, «Actuar en la adaptación: proyectos que están transformando el litoral», estará moderada por **Malake Muñoz Cachón**, responsable de proyectos del área de acción climática de Iho-be. Se presentarán actuaciones reales dirigidas a responder a la subida del nivel del mar, el oleaje y otros impactos climáticos. **Iratxe García de Vicuña**, responsable de la oficina técnica del Ayuntamiento de Zarautz, expondrá el proyecto de las obras destinadas a paliar los efectos asociados a la subida del nivel del mar y al oleaje en la playa de Zarautz y su entorno, concretamente en la zona Nardros-Munoa. **Sara Taylor**, técnica sénior de evaluación del Gobierno de Gales, explicará la experiencia de gestión del riesgo costero en Denbighshire.

Nuevos riesgos para el Cantábrico y sus puertos

Tras el café de networking, Uhinak volverá a centrarse en los riesgos costeros. Santiago Gaztelumendi, de Euskalmet, abordará la validación y análisis de avisos, alertas y alarmas por riesgo marítimo-costero y su impacto sobre la costa de Euskadi. Especial interés tendrá la in-

tervención de **David Lucio**, de IHCantabria, que planteará «Un nuevo escenario de eventos extremos en el Cantábrico» y estudiará sus implicaciones para los puertos españoles de interés general. **Joaquín Zurutuza**, de la Sociedad de Ciencias Aranzadi, analizará las instalaciones multitécnicas como elemento fundamental de la geodesia moderna a través del caso práctico de PASA. **Aitor Aginaga**, también de Aranzadi, estudiará las tendencias absolutas del nivel del mar en la costa vasca

Cómo gobernar una costa en transformación

La segunda gran mesa llevará por título «Pensar la adaptación: estrategias y gobernanza para la costa del futuro». En ella se abordará cómo planificar, proteger y gestionar las zonas costeras mediante diferentes experiencias desarrolladas en Euskadi y otros territorios del Arco Atlántico. **Mikel Gargallo**, director de Planificación Territorial del Departamento de Vivienda y Agenda Urbana del Gobierno Vasco, explicará la revisión del Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV. **Marimar Alonso**, directora de Acción Climática de Iho-be, presentará KAIA, el foro de coordinación destinado a generar proyectos demostradores de adaptación al cambio climático en Euskadi. 🌊

Pasaia, Txingudi y las carreteras frente al cambio climático

El último bloque estará dedicado a gobernanza, herramientas de gestión y comunicación. José María de Ortuzar, de la Diputación Foral de Bizkaia, analizará la incorporación de las carreteras a los planes de gestión y protección del litoral frente al cambio climático mediante un estudio de caso desarrollado en Bizkaia. **Irati Epelde**, de AZTI, y **Joana Auzokoa**, del Ayuntamiento de Pasaia, presentarán el sistema de alerta temprana de inundaciones costeras desarrollado para una bahía confinada utilizando precisamente Pasaia como caso práctico. El objetivo es disponer de herramientas capaces de anticipar episodios que pue-



Ponentes e investigadores se dan cita en Ficoba (Irún).

dan provocar afecciones en espacios urbanos e infraestructuras especialmente expuestos. La adaptación climática desde una perspectiva institucional y económica llegará de la

mano de Johannes Klein, de Demos Helsinki, con una intervención cuyo título resume uno de los principales obstáculos existentes: «Sí a la adaptación transformadora a escala regional, pero solo con tiempo y dinero» Finalmente, **Raúl Castro-Uranga**, de AZTI, recorrerá «50... años de cambio en torno a Txingudi», aportando una perspectiva temporal amplia sobre las transformaciones registradas en este espacio costero. **Nerea Egia**, de la Diputación de Gipuzkoa, y Aurélie Bocquet-Escourrou, de GIS Littoral Basque, moderarán el último coloquio antes de la clausura.

Finlandia, el coto de pesca del zar Alejandro

Texto y fotos: Alberto López Echevarrieta

El 21 de julio es una fecha muy marcada en los calendarios de Finlandia. Este día, a las 12 horas, se abre la temporada del cangrejo de río, un hecho que se suele celebrar por todo lo alto con una buena merienda-cena a base de ese elemento que, generalmente, suele ser regado con generosos tragos de vodka al son de las correspondientes canciones báquicas. Es, por decirlo de alguna manera, el plato nacional y, además, un símbolo que enarbolan todas las tiendas, aún las más alejadas del comercio alimenticio. La forma de cangrejo está presente en lamparillas, bordados de los manteles, papel de cartas... La celebración es merecida, habida cuenta de que el cangrejo de río finlandés está considerado como uno de los mariscos más ricos del mundo..

Afición a la pesca

Los finlandeses ocupan el tercer lugar en Europa en cuanto a consumo de pescado, con aproximadamente 16 kilos por persona al año. Esta cifra es aproximada porque se basa en las ventas de pescado fileteado. La real podría ser de dos o tres kilos más, ya que la pesca es el pasatiempo favorito del país y las capturas que los afortunados traen a casa, no se incluyen en las estadísticas. Casi 200.000 lagos, 180.000 islas y unos 4.600 kilómetros de costa con sus bahías ofrecen enormes oportunidades para los practicantes del sedal. No hay nada más fácil que echar el anzuelo o la red al agua, coger pe-



Los cangrejos dispuestos para la gran fiesta



El salmón preparado para el fuego

ces y seguir con la barca en busca de más lugares, independientemente de si se están pasando unas vacaciones o si se reside de forma permanente en este país nórdico. Aquí el pescado es relativamente barato y se consume más que la carne. Las especies más generalizadas son salmón, perca, arenque, bacalao, lucio, farra, lucioperca, trucha y trucha asalmónada. Naturalmente, los propios finlandeses consideran que su pescado es el mejor del mundo y muchos visitantes extranjeros han llegado a la misma conclusión tras comprobar el culto a la Naturaleza que se observa



Pescador limpiando sus piezas

El cangrejo finlandés, una delicia para el paladar

en este país, donde los peces nadan en lagos limpios y aguas salobres costeras que son famosas por su delicioso sabor. .

El salmón, soberano

Obviamente, el salmón es el rey de los pescados. La forma preferida de comerlo en las mesas festivas finlandesas es en salazón fresco, aunque he de confesar que una delicia digna de ser probada es el salmón asado a fuego vivo. La sopa de salmón, a menudo aderezada con eneldo, cebolla y mantequilla fundida, es un plato delicioso para cualquier ocasión. Hay ríos del este y norte del país que son mecaspreciadas de los pescadores profe-



Se taladra el hielo y a esperar.

Un país ideal para la pesca

sionales: El Tenojoki, por ejemplo, que marca la frontera entre Finlandia y Noruega, y el Tornionjoki, que limita con Suecia, son dos de los más famosos en cuanto a este tipo de capturas. A estos apartados lugares llegan pescadores de toda Europa, pero no todos confiesan sus lugares preferidos para echar la caña. De ahí que sean menos conocidos ciertos recodos y los cristalinos cauces y rápidos del Parque Nacional de Oulanka, en Kuusamo, sobre todo el rápido de Jyrävä, el más espectacular.

Estos lugares son de enorme atractivo no sólo por la belleza que poseen, sino por el respeto que sus ocupantes tienen por la Naturaleza. A ningún nativo se le ocurre la más mínima infracción. Rige la ley del “derecho de cada uno” que permite la libre circulación, si bien para pescar se necesita autorización.

El escondite del zar Alejandro

Uno de los personajes históricos que mejor supo interpretar este milagro natural fue Alejandro III, padre de Nicolás II, el último zar de Rusia, que estuvo en el trono de 1881 a 1894 y fue un gran aficionado a la pesca. Heredó las referencias dejadas por la emperatriz Catalina II la Grande en torno al sur de Finlandia, entonces bajo su tutela, que apuntaban a que la mayor parte de los ríos de esta zona presentaba una serie de rápidos espectaculares, como el de Imatra, en los que pescar era un ejercicio maravilloso. Alejandro visitó la zona y quedó tan prendado de ella que ordenó la construcción de un gran edificio de madera a orillas del río Langiskoski, en pleno bosque. Fue su segunda residencia a



Los rápidos de los ríos son lugares ideales para la pesca



Salmon ahumado con fuego de leña

Más de 16 kilos de
pescado por persona al
año se comen en
Finlandia

la que acudía en cuanto se lo permitían las labores de Estado en la próxima San Petersburgo. Fueron unos años felices para aquel hombre de gran tamaño que más parecía un granjero que el soberano de todas las Rusias



Arenques en una de sus recetas

Äland, en medio del mar

Casi cerrando el Golfo de Botnia, Mar Báltico arriba, se encuentra el archipiélago de Äland, destino principal de los aficionados a la pesca marítima. Este mar está considerado como el mayor estanque de agua salobre del mundo. Debido a su bajo nivel de sal, muchas especies de agua dulce se encuentran allí a gusto, junto a las de agua salada. Este archipiélago, formado por casi 6.500 islas y con una población próxima a los 12.000 habitantes, está a medio camino entre Suecia y Finlandia. Aunque pertenece a esta última, está considerada “provincia autónoma” y se habla el idioma sueco. La vida cotidiana de Äland siempre ha estado relacionada con los bar-



Así se lo ponían al zar.

cos y la navegación. Su capital, Mariehamn, fue punto de partida de la gigantesca compañía marítima de transbordadores Viking Line, que surca el Báltico, entre Finlandia y Suecia. Al terminar el siglo XIX, el archipiélago al-

bergó también la mayor flota de veleros del mundo, con barcos de tres y cuatro palos, que efectuaban largos viajes portando trigo de Inglaterra y Australia.

El reclamo de un gran museo

Para conocer el papel desempeñado por Mariehamn en la historia de la navegación es preciso visitar el Älands jakt och Fiskermuseum o Museo de Caza y Pesca, y el barco-museo “Pommern”, anclado en el puerto. Son dos puntos imprescindibles para conocer historias fascinantes en torno a la vida que se desarrollaba antiguamente en estas islas. El interior del Museo Marítimo se parece a la cubierta de un velero. Ilustra muy bien cómo era la vida de los hombres que se hacían a la mar en el pasado, cuando la profesión entrañaba no pocos peligros. Existen narraciones que giran en torno a la caza de la foca y, sobre todo, el destacado papel que jugaban las mujeres en las distintas fases de la pesca.

**El salmón y el arenque
son los reyes de la mesa**

Los curiosos observan con atención las muestras de fauna local que se exhiben, especialmente águilas y aves marinas. El orgullo del archipiélago se llama "Pommern", un buque de cuatro palos construido en Escocia en 1903 y convertido en museo en 1952. Está amarrado en el barrio Eckerö, en un entorno natural de gran belleza, entre una fila de casas de pescadores y el Mar Báltico. La exposición incluye historias protagonizadas por lobos de mar y objetos que nos hablan en silencio de tradiciones y leyendas gestadas en la zona, algunas de ellas relacionadas con la caza de focas en invierno.

El imprescindible arenque

Pero no sólo el salmón es el favorito de la pesca en Finlandia porque muy de cerca le sigue el arenque, ese discreto pez pequeño que suele estar presente en la mesa preparado de mil modos distintos y proporcionando sorpresas muy agradables al gastrónomo. Los finlandeses del suroeste acostumbra a deleitarse con rollitos de arenque a modo de picoteo sin esperar a la Navidad, una fecha segura para que se presenten impresionantes surtidos de ese pescadito sobre los manteles. La especie más importante de arenque, en cuanto a tamaño se refiere, es la que se captura en el Báltico y es prima-hermana de las que se consiguen en el Mar del Norte y el Atlántico. Su transformación se produce en los estrechos daneses cuando entra en aguas bálticas y pasa a tener un tamaño más pequeño y con menos grasa. Este reducido tamaño es muy agradecido a la hora de cocinarlo por la sencillez de su limpieza a la hora de rebozarlo con harina y freírlo en mantequilla hasta que quede crujiente. Hay quien prefiere filetearlo y ponerlo en la sartén relleno de eneldo picado.

Un mercado único en el mundo

El mayor muestrario de pescado finlandés se expone a diario en la Plaza del Mercado de Helsinki, junto al



Percas y luciopercas

El mercado de pescado de Helsinki es único en el mundo

puerto. Los pescadores no sólo finlandeses, sino también suecos, estonios y daneses, acercan las popas de sus barcos pesqueros al mismísimo mue-

lle, montan sus tenderetes sobre ellas extendiendo las recientes capturas y los productos artesanales embotados sobre el improvisado mostrador. El mercado es de una animación increíble. Los vendedores ofrecen muestras de sus productos a aquellos que no conocen, turistas preferentemente, y aconsejan a los clientes sobre las últimas exquisiteces logradas preferentemente a base de arenques y salmones. El curioso observa los cientos de



Interior del Museo Marítimo de Åland

Las huevas de distintos pescados compiten con el caviar.

recetas que existen. “Los adobos se pueden condimentar con cualquier cosa, bien sea con tomate, ajo, mostaza, eneldo, vinagre... y hasta con vodka”, me dice una vendedora danesa que me ha ofrecido una cata de sus productos. “Los arenques marinados en cualquiera de sus acepciones constituyen auténticos manjares que no pueden faltar en las mesas navideñas ni en las fiestas de la llegada del verano”, apunta la señora. La Plaza del Mercado es uno de los lugares más populares de Helsinki en cualquier momento del año. Su ambiente es único porque en tierra firme, muy próximos a los pesqueros, se montan chiringuitos donde las ventas van variando. Y atención, porque sobre las cabezas de clientes y curiosos revolotean las gaviotas esperando poder obtener algún bocado.

Pocas sobras caen sobre el suelo con semejantes aves y si se cuela alguna ahí están los patos semi-domesticados que se pasean entre mesas con las mismas intenciones. Una experiencia culinaria inolvidable es la degustación al aire libre de lenguado ahumado fresco comprado directamente del barco.

Compitiendo con el caviar

Por otro lado, la perca y la lucioperca hacen gala de un sabor es realmente magnífico y permite preparar sabrosos almuerzos. Un gran manjar de invierno es la lota, un bacalao de agua dulce ideal para caldos y guisos. Este pescado suele producir una generosa ración de huevas muy apre-



Museo Marítimo de Åland

ciadas en un país donde, por lo general, algunos pescados se catalogan por la exquisitez de las mismas. Muchos consideran que las del muikku, de la familia del

besugo, son tan excelentes como el caviar del esturión. Un dato: En Finlandia las huevas de los pescados siempre se venden puras, sin añadir ingrediente alguno.



Viking Line, popular línea de ferrys preferentemente entre Finlandia y Suecia



9-10 Marzo 2027
Bilbao Exhibition Centre

INSPIRING THE SEA OF TOMORROW

sinaival

**euro
fishing**

**future
PORT**

**marine
ENERGY**

Partners Institucionales



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

MINISTERIO, DEPARTAMENTU
JANAKIAK DIO
DEPARTAMENTU DE MARITIME,
FISHERIES AND INDUSTRY
11 DEPARTAMENTU



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

DEPARTAMENTU, ZERBITZU JAURLARITZA
DEPARTAMENTU DE MARITIME,
FISHERIES AND INDUSTRY
11 DEPARTAMENTU



Organizador



Más información:

