



**Carlos Losada**

*Jefe del Departamento de Explotación y Gestión Comercial de la Autoridad Portuaria de Vigo*

## Se deben aprovechar las sinergias

### NEED TO TAKE ADVANTAGE OF SYNERGIES

**Carlos Losada. Head of the Exploitation and Trade Management Department at the Port Authority of Vigo**

We can say that Vigo was economically born in the Port of the Berbés. For centuries, the Ría de Vigo was a homing ground for various settlers, but it was from the 11th century onwards when fishing became more relevant. The beaches along Areal and the Berbés, at one time, were used for landing catch from the ships that would put into the Galician coast to distribute their catch throughout the peninsula. The constant rise in the population as well as in merchandise, apart from the fish being landed in Vigo, means that since the close of the 19th century, the first major works were carried out on the banks of the Berbés. The restrictions imposed on Spanish vessels in 1978 to be able to operate in foreign waters forced shipowners to resort to "joint capital ventures" in order to overcome this obstacle. In this way, a large part of the freezer fleet lost its flag and changed over to countries with fishing grounds. From 1980 to 1990, with the appearance of logistics and its application to fish transport, the scenario of landings and frozen fish underwent a change in Vigo. Access was now in universal plugs or on "reefer" containers, transported on merchant ships and via other ports, this

**P**odemos decir que Vigo nació económicamente en el Berbés. Desde hace siglos la Ría de Vigo sirvió de asentamiento a distintos pobladores pero fue desde el siglo XI cuando la actividad pesquera se hace más relevante. Las playas del Areal y del Berbés servían como lugar de descarga para las naves que llegaban hasta las costas gallegas y que distribuían sus capturas hacia toda la península.

*El constante aumento de la población y las mercaderías, además de la pesca que llegaba a Vigo, hace que desde finales del siglo XIX se ejecuten las primeras obras importantes en la ribera del Berbés.*

*Las restricciones impuestas a los buques españoles en 1978 para faenar en caladeros extranjeros obliga a las casas armadoras a que usen la figura de "empresa de capital mixto" para salvar este obstáculo. De esta forma gran parte de la flota congeladora pierde el pabellón y lo cambia por el de los países con caladeros. Entre 1980 y 1990 con la aparición de la logística y su aplicación al transporte de la pesca el escenario de las descargas y la pesca congelada cambia en Vigo. El acceso se lleva a cabo en cajones universales o en contenedores del tipo "reefer", transportados en buques mercantes y a través de otros puertos, dando así respuesta a la ubicación de los nuevos caladeros y a la comercialización de nuevas especies.*

*La sobreexplotación pesquera, la entrada de todos los países costeros en el eje de la pesca, la fabricación de harinas y la exportación de sus productos hace que a mediados de los años 90 arranque una etapa de lucha para mantener los derechos históricos de pesca de nuestros barcos y tratar de frenar la caída de los precios del pescado.*

*En el año 2000 se constata la necesidad de reducir los mercados pesqueros y la concentración de operaciones de mercadería, con el objetivo de controlar los precios y regular las extracciones para garantizar el futuro de las gentes que viven del mar.*

*Otro hito importante en los albores del siglo XXI es la crisis de las plataformas digitales en el eje de los mercados pesqueros, ya que aquellos que apostaron por dicha tecnología perdieron su protagonismo a favor de las grandes áreas y mercados centrales (Alemania, Bélgica, Inglaterra, Irlanda...)*

*Hoy en día los puertos con asentamiento importante en el sector pesquero necesitan no sólo de unas buenas lonjas certificadas y de nuevo cuño, sino que es imprescindible que exista un racimo de empresas que aprovechen las sinergias y consigan una masa crítica de producto que llegue tanto en avión como en camión o barco.*

*Una concentración de estas características consigue una disponibilidad de mano de obra más adecuada, alta capacidad de empleo, diversidad del entorno que abarca sectores tan variados como la construcción naval, la informática o la náutica deportiva*

responding to the relocation in new fishing grounds and to marketing new species. Overexploitation of fisheries, the arrival on the scene of all coastal countries in the fishing axis, the production of fishmeal and exports of products meant that, by the mid 90's, an era of struggle opened up to maintain the historical fishing rights of our ships and attempt to curb the drop in fish prices. In 2000, there was a need to reduce the fish markets and concentrate on merchandise operations, in order to control prices and regulate extractions to guarantee the future of the people who make their living from the sea. Another important landmark, at the dawn of the 21st century, is the crisis of the digital fish market platforms since they had made a firm commitment to said technology and lost any leadership they had gained to large sale areas and central markets (Germany, Belgium, England, Ireland ...). Now, the important fishing ports need not only good certified, modernized fish exchanges, but it is also essential for there to be a group of companies putting synergies to good use, with a critical product mass coming in both by sea, land and air. A concentration of these characteristics leads to a more adequate availability of labour, high employment capacity, diversity of the surroundings covering such varied sectors as shipbuilding, computing or water sports among others, the necessary consolidation

of universities to cover the demand for specialized posts, scale economies in the service sector, the gradual consolidation of foreign companies and dynamics orientated towards maintaining leadership, which makes it necessary to have the best team in all spheres. This situation arose not by chance as it involved putting the synergies built up year after year, over the centuries, to good use, synergies that have consolidated the strong points in such large fish markets as found in the Port of Vigo, known as El Berbés. Some years ago, aware of this reality, it was proposed to set up a five-year investment plan to renew the facilities already paid off and aged over the years. We consider that without these measures, we would have a landing port that would send its products to central markets without leaving any added value in our country. Taking advantage of the possibilities for the Port Administration to make its own investments, the cluster strategy was consolidated in the area surrounding the Berbés which, initially, is proving to be a positive experience. A further point to bear in mind is the lack of industrial land available in the areas surrounding large towns such as Vigo. In the particular case of our port, this was solved by landfills reclaimed from the sea. This is a serious problem that has to be dealt with as there are a fair number of industrial activities and basic services for the population involved which, in many places, have been left unsolved (purifying plants, waste compacters, auditoriums, parks ...). Meanwhile, the town councils look to their ports as a solution to their problems. This will be the great challenge ahead for the next few years.

*entre otros, el asentamiento necesario de las universidades para cubrir la demanda de puestos de trabajo especializado, las economías de escala en los sectores de servicios, el asentamiento progresivo de empresas extranjeras y la dinámica orientada a mantener el liderazgo, que obliga a contar con el mejor equipo en todos los ámbitos.*

*Esta situación no fue casual sino que aprovechó las sinergias configuradas año tras año, siglo tras siglo y que consolidaron los puntos fuertes de estos grandes mercados específicos del pescado como el Puerto Pesquero de Vigo, el Berbés.*

*Hace algunos años conscientes de esa realidad se planteó crear un plan quinquenal de inversiones para renovar las instalaciones ya amortizadas y envejecidas por el tiempo. Creemos que sin estas medidas estaríamos ante un puerto de descarga que enviaría sus productos a los mercados centrales sin dejar ningún valor añadido en nuestra tierra. Aprovechando las posibilidades de inversión propias de la Administración Portuaria se consolidó la estrategia de clúster en el entorno cercano del Berbés, que en principio está dando buenos frutos.*

*También cabe recordar la falta de suelo industrial en el entorno de las ciudades grandes como Vigo y que se resolvió en nuestro puerto mediante rellenos ganando superficie al mar. Se trata de un problema grave que es necesario abordar ya que son muchas las actividades industriales y los servicios básicos de la población que en muchos lugares están sin resolver (depuradoras, compactadoras de basura, auditorios, parques...). Mientras los ayuntamientos miran hacia sus puertos como solución a sus problemas. Este será el gran reto para los próximos años. ↓*

## POTENCIA PARA BARCOS PROFESIONALES

# EL NUEVO MOTOR DE VOLVO PENTA D9



La nueva generación de motores marinos diesel de 9 litros de Volvo Penta está realizada con las más recientes tecnologías en fabricación de motores.

- Un impresionante par a bajas revoluciones conseguido gracias al nuevo turbo de doble entrada.
- Alto rendimiento y bajas emisiones de gases gracias al sofisticado sistema de control electrónico del motor
- Compacto y de diseño asimétrico, éste nuevo 9 litros diesel sustituye tanto al 7 litros como al 10 litros de Volvo Penta.

El nuevo D9 está disponible para trabajo pesado en propulsión (rating 1) en potencias desde 300 hasta 425 cv y para altas prestaciones en 500 cv, así como en grupos electrógenos completos, si necesita más información, contacte con su agente de Volvo Penta más cercano.

## VOLVO PENTA

[www.volvopenta.es](http://www.volvopenta.es)