



VIGO

CAPITAL PESQUERA DE EUROPA

El Puerto mueve cerca de 800.000 toneladas de pescado al año, más de la mitad en contenedores

Escribe A. Cruces

En un mercado global ya no es necesario que un centro comercializador de pescado esté junto al mar, no tiene por qué tener barcos y, en principio, su ubicación depende más de la concentración de la demanda y la logística que de cualquier otro factor. Cada año, en el Puerto de Vigo se mueven cerca de 800 millones de kilos de pescado, según los datos de la Autoridad Portuaria, una cifra enorme si tenemos en cuenta, por ejemplo, que la comercialización anual de Mercamadrid es de unos 132 millones de kilogramos de pesca fresca y congelada. El liderazgo de la metrópolis viguesa como centro de distribución de pescado es hoy indiscutible, y la única explicación lógica para ello es la existencia en esta ciudad de un sector extractivo fuerte que ha sabido adoptar estrate-

gias de competitividad, seguramente movido más por las circunstancias que por una planificación basada en la colaboración de industria, Administración y conocimiento. El tirón del sector extractivo ha sido lo suficientemente fuerte como para atraer a la oferta y contrarrestar debilidades como el hecho de ser una ciudad que se encuentra en una esquina de España y en una esquina de Europa. Como casi siempre, también en esta ocasión ha tenido que remar contra corriente, ya que las infraestructuras dependientes de las Administraciones nunca han llegado a tiempo (como las autovías), o siguen sin llegar (como un tren competitivo o un aeropuerto capaz para el transporte de pescado). Gracias a esa evolución forzada y contra los elementos, la lonja viguesa

VIGO, FISHING CAPITAL OF EUROPE

The Port moves around 800,000 tonnes of fish per year, more than half by container

In a global market, it is no longer necessary to have a fish marketing centre near the sea, it does not have to have ships and, initially at least, its location depends more on concentrating demand and logistics than on any other factor. Each year in the Port of Vigo, around 800 million kilos of fish are moved, according to data issued by the Port Authority, an enormous figure when taking into account, for instance, that the annual marketing figure for Mercamadrid stands at around 132 million kg of fresh and frozen fish. Vigo's leadership as a fish distribution centre is now an undisputable fact, and the only logical explanation for it is the presence in this town of a strong catching sector that has been able to adopt competitive strategies, most certainly driven more by circumstances

than by planning based on collaboration with industry, administration and know-how. The pull from the catching sector has been sufficiently strong as to draw in supply and counteract weaknesses, such as the fact that this is a town in a corner of Spain and in a corner of Europe. As almost always happens, it has had to swim against the current since the infrastructures depending on the administrations have never arrived in time (such as the dual carriageways), or are yet to arrive (such as a competitive train feeding an airport able to transport fish). Thanks to this development, despite having to grow against the elements, the Vigo fish exchange has managed to draw in buyers and producers alike, since they know that on this market they will make greater profits, precisely because this concentration



of supply and demand makes the market all the more attractive. This resounding figure supplied by the Port Authority and the survival instinct of the production and processing companies based in Vigo, standing up for themselves like a "cat tummy up", indicate that fishing has an important significant weight and that it is not an "activity to get rid of", as certain administrations appear to think. But, as said earlier, the industry has had enough with having to adapt, haphazardly, without having to worry about other matters such as informing society of the importance of its own survival and efforts, or of demanding improvements in logistics. Instead of that, directors and representatives in the sector have had to focus all their efforts on international negotiations to ensure acceptable levels of fishing possibilities (TACs and quotas, Regional Fisheries Organizations, new grounds in third countries, joint ventures ...). This has been

the decisive role played by the Port of Vigo Shipowners' Cooperative, without which it would be impossible to imagine how the Port would have developed. Efforts that have kept the catching sector going, without which there would be no industry. So what would have happened if a strategy based on planning and real collaboration between industry, administrations and know-how had been put in place? Initially, probably when it would come to writing up a report such as this on the real importance of fishing, within its geographical area, it would be possible to access further data. Vigo is a university town and, nonetheless, there are no in-depth studies on the objective effects of fishing on the local economy. We know, for example, that in fishing and in all sectors of the activity directly dependent on it, Galicia generates an output accounting for slightly over 10% of the Gross National Product for the Regional Community.

La importancia real de la pesca en la economía local no se conoce suficientemente porque industria, conocimiento y Administraciones no han sabido remar en la misma dirección

ha logrado atraer a los compradores, y también a los productores, que saben que en este mercado obtendrán mayores beneficios, precisamente por esa concentración de oferta y demanda que hace que el mercado sea más atractivo.

La rotunda cifra de la autoridad portuaria, y el instinto de supervivencia de las empresas de producción y transformación, que siguen en Vigo defendiéndose "como gato panza arriba", indican que la pesca tiene un peso específico significativo y no es una "actividad a extinguir" como parecen hacer ver ciertas Administraciones.

Pero, como se ha dicho, la industria bastante ha tenido con adaptarse a salto de mata como para preocuparse de otras cuestiones como la de informar a la sociedad de la importancia que tiene

su supervivencia y esfuerzos, o la de reivindicar mejoras en la logística. En lugar de eso, directivos y representantes del sector han tenido que centrar todo su empeño en las negociaciones internacionales que garanticen unos niveles aceptables de posibilidades de pesca (TAC y cuotas, Organizaciones Regionales de Pesquerías, nuevos caladeros en terceros países, sociedades mixtas...). Ha sido este el papel decisivo de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, sin cuya existencia sería imposible imaginar la evolución del Puerto.

Un empeño que ha mantenido a un sector extractivo cuya existencia es la razón de ser de toda la industria.

¿Qué hubiese sucedido, entonces, si en la pesca se hubiese adoptado una estrategia basada en la planificación y

VIGO Y LA PESCA

Vigo and fishing



en la colaboración real entre industria, Administraciones y conocimiento?

De entrada, probablemente a la hora de redactar un informe como éste sobre la importancia real de la pesca en su ámbito geográfico sería posible acceder a más datos. Vigo es una ciudad universitaria y, sin embargo, no existen estudios en profundidad sobre la incidencia objetiva de la pesca en la economía local.

Sabemos, por ejemplo, que en Galicia, la pesca y todos los sectores de actividad que de ella dependen directamente generan un output que representa algo más del 10 por ciento del Producto Interior Bruto de la Comunidad. El dato proviene de un estudio efectuado por la Universidad de Santiago para la Consellería de Pesca, firmado por el equipo de la catedrática **María do Carme García Negro**.

Esta falta de datos contrasta con las grandes aportaciones realizadas por los departamentos con base en Vigo encargados del estudio de la evolución de las poblaciones de peces: Instituto Español de Oceanografía e Instituto de Investigaciones Marinas. Esta colaboración ciencia-industria, en muchas ocasiones ejemplar, coincide con el aspecto en el que, como hemos dicho, ha tenido que centrarse esa evolución no planificada: la negociación de posibilidades de pesca.

Otro ejemplo de cómo se podría haber evolucionado en el caso de haber existido un esquema de colaboración, o de "triple hélice" como gusta decir a los estudiosos de los clústers, se encuentra en las estrategias de marketing. También en este caso la industria, a través de organizaciones como **Anfaco** o **Conxemar**, tira de un carro al que no terminan de sumarse la Universidad o las Administraciones, pese a los esfuerzos del FROM.

Esta incapacidad para hacer ver a la sociedad la importancia de la pesca ha tenido otras consecuencias, que van mucho más allá de la imagen o del valor añadido del producto.

Así, por ejemplo, cuando se planifica el urbanismo en la ciudad, como es el caso de los cinturones de circunvalación, se toma como base un mapa en el que figuran los centros de producción relacionados con la automoción en el eje Porriño-Mos-Balaídos-Puerto. Si echamos un vistazo al panel de vuelos del aeropuerto de Peinador comprobamos la gran cantidad de enlaces con París, donde se encuentran los cuarteles generales de Citroën. En cambio, el pescado fresco que llega por transporte aéreo lo hace a través del aeropuerto de Vitoria y, desde allí llega a Vigo en camión.

Basta recordar que cuando se presentó un proyecto para la construcción de

This figure comes from a study carried out by the University of Santiago for the Regional Government of Galicia, signed by the team of the professor, María do Carme García Negro. This lack of data contrasts with the considerable contribution made by the departments based in Vigo in charge of studying the development of fish stocks: the Spanish Institute of Oceanography and the Institute of Marine Research. This collaboration between science and industry, on many occasions an exemplary one at that, coincides with the aspect in which, as said earlier, this unplanned development has had to focus: negotiating fishing possibilities. A further example of how this would have developed if there had been a collaboration set up or a "three-blade propeller", as those who study clusters have it, lies in marketing strategies. In this case too, the industry, via organizations such as Anfaco or Conxemar, pulls on a cart that the University and

administrations refuse to join in with, despite the efforts of the Fish Promotion Board. This inability to let society see the importance of fishing has led to other consequences, which transcend its public image or the added value of the product. So for example, when planning a town, as is the case of the fly-overs, a map is used as a starting point, showing the centres of production related to the automobile industry, here located on the Porriño-Mos-Balaídos, Port axis. If we take a look at the flight panel at Peinador Airport, we can see the tremendous amount of links to Paris, where the general headquarters of the Citroën factory is located. Conversely, the fresh fish arriving by air comes through Vitoria airport and, from there, it is brought to Vigo by lorry. Suffice it to recall that when a project was put forward for building a shopping centre near the Balaídos stadium, near the Citroën production plant, the town closed ranks to prevent it. At the same time,



the docks and port facilities were being cut back due to initiatives such as building

an auditorium opposite the fish exchange or a shopping centre where the External

VIGUESES O EXTRANJEROS: Cerca de 500 millones de kilos de pescado llegan a Vigo en contenedores. Una parte proviene de barcos vigueses que descargan en puertos lejanos o pertenecen a sociedades mixtas.

ICOM

IC-M33

NOVEDAD

FLOTANTE

IPX7

Waterproof

1.5m depth for 30 minutes

Icom Spain S.L.

Crta. de Rubí, nº 88 - bajos A
08190 - Sant Cugat del Vallès - Barcelona
Tel.: 93 590 26 70 - Fax.: 93 589 04 46



un centro comercial en las inmediaciones del estadio de Balaídos, cerca del centro de producción de Citroën, la ciudad cerró filas en torno a esta industria para impedirlo. Al mismo tiempo, los muelles e instalaciones portuarias mermaban por iniciativas como la de instalar un auditorio frente a la lonja o un centro comercial donde se encontraba Sanidad Exterior, en pleno corazón del Puerto pesquero.

No hay ninguna duda de que la automoción es uno de los principales motores de la economía viguesa, pero su importancia real podría no estar tan lejos de la pesca como pudiéramos imaginar. Además, en el caso de la pesca nos referimos a una actividad en la que los centros de toma de decisiones de la industria se encuentran en Vigo y su área de influencia.

Importaciones/Exportaciones

Otro dato significativo, que nos da también una medida de la importancia de la pesca en el Puerto de Vigo es el referido al mercado exterior.

La provincia de Pontevedra representa el 40 por ciento del valor total de las exportaciones españolas de pescados y crustáceos, moluscos y otros invertebrados acuáticos y el 27 por ciento del valor de las importaciones.

Según los datos del ICEX, la provincia importó más de 461.000 toneladas de

pescado y exportó más de 254.000 toneladas.

En este mercado, además, han adquirido una importancia creciente las flotas que han tenido que buscar recurso en otras latitudes y que, sin embargo, siguen queriendo que su pescado llegue a Vigo y, desde aquí, sea transformado y distribuido. Es el caso de los palangreros del Índico y el Pacífico, el de las sociedades mixtas.

Futuro incierto

Los datos económicos de la pesca en el Puerto de Vigo contrastan con la evolución en las posibilidades de capturas en los caladeros tradicionales. La industria extractiva afronta crisis tras crisis y vive en un proceso permanente de reconversión. Cada vez son más las voces que tratan de convencer sobre la relativa falta de importancia de este hecho ya que, como se dijo al principio, en un mercado global del pescado ya no sería necesaria la existencia de barcos ni de puertos. Pero, si en Vigo no hubiera barcos ni Puerto ¿qué impediría a la industria marcharse y buscar lugares mejor comunicados, mejor ubicados geográficamente, donde existiera una mayor preocupación social por la importancia de la actividad, con un aeropuerto cerca, con tren de alta velocidad, con una central de contenedores sin atascos? ↓

Sanitary Control department used to be, in the very centre of the fishing Port. There is no doubt about the fact that the automobile industry is one of the main driving forces behind Vigo's economy, but its real importance is not far removed from that of fishing, as we could imagine. Also, as far as fishing is concerned, the decision-making centres for the industry are found in Vigo and its hinterland.

Imports/Exports

Another significant data, which also gives us an idea of the importance of fishing in the Port of Vigo, is to do with the external market. The province of Pontevedra accounts for 40% of the total value of Spanish exports in fish and crustaceans, molluscs and other aquatic invertebrates, and 27% of the value of imports. According to data from the ICEX (Spanish Institute of Foreign Trade), the province imported over 461,000 tonnes of fish and export over 254,000 tonnes. In this market, the

fleets that have had to find resources in other latitudes has become increasingly important. But however, they still want their catch to come to Vigo and then on to processing and distributing. Such is the case of the longliners in the Indian and Pacific Oceans, the case of joint ventures.

Uncertain future

Economic data on fishing for the Port of Vigo contrasts with the evolution in catching possibilities in the traditional grounds. The catching industry has to deal with one crisis after another, forever immersed in a reconversion process. There is an increasing number of people trying to convince about the relative importance of this fact since, as stated earlier, in a global fish market, the existence of ships or ports would no longer be necessary. But if there were no ships or port in Vigo, what would prevent the industry from moving elsewhere to look for better linked, better located geographically places where



there is a greater social concern over the importance of the activity, with an airport

nearby, with a high speed train, with a container centre with no bottlenecks?

LA DESPENSA DEL MAR: Vigo puede aportar el 63 por ciento de la demanda española de pescado, que es de 1.269 millones de kilos al año, lo que corresponde a 28,6 kilos por persona y año.

NV nuñez vigo

FABRICACIÓN E INSTALACIÓN DE EQUIPOS HIDRÁULICOS Y NEUMÁTICOS

SUMINISTROS NAVALES E INDUSTRIALES

- ✓ Hélices de maniobra
- ✓ Grúas
- ✓ Servotimones
- ✓ Cabresantes
- ✓ Molinetes
- ✓ Tambores de palangre



ATLAS
TEREX

Av. Beíramar, 69 - 36202 VIGO (PONTEVEDRA)
Tel: +34 986 21 15 00 - Fax: +34 986 21 15 17
E-mail: nv@nunezvigo.com

El 74% de la pesca congelada de Vigo se mueve en contenedores

El valor económico de los productos de la pesca congelada transportados en esa modalidad, y que pasaron por la terminal de Guixar, alcanzó en 2005 a unos 1.036 millones de euros

Escribe Jorge García

El valor económico de los 19.000 contenedores de pescado y marisco congelados -464.816 toneladas de productos-, que se movieron en el Puerto de Vigo durante el año 2005 fue de unos 1.036 millones de euros. Estos y otros datos, facilitados por la Autoridad Portuaria viguesa, respaldan la posición de liderazgo de Vigo en Europa en movimiento de pesca congelada destinada al consumo humano. A esa condición hay añadirle que en el ámbito mundial Vigo ocupa, en esa misma materia, el tercer puesto. En una década, desde 1997 hasta el último ejercicio de 2006, las toneladas de pescado y marisco congeladas y transportadas en contenedores, han crecido (ver gráfico), desde las 75.711 hasta las 513.698 y la tendencia, según todas las fuentes consultadas, es al alza.

La circunstancia de que el movimiento de pesca congelada registrado en Vigo en 2006 se realizó un 74% en contenedores y sólo un 26% recurrió a otros medios de transporte, proporciona una idea del atractivo econó-

mico y técnico que para armadores, comercializadores, transformadores, importadores, exportadores y otros ha ganado esa modalidad. "Hay muchos grandes barcos que transportan desde puertos asiáticos contenedores a carga completa. Para asegurarse un retorno que resulte medianamente rentable, ofrecen tarifas muy competitivas a los operadores. Exportar pescado a China y Japón desde Europa por vía marítima y en contenedores, por ejemplo, resulta una opción económicamente muy atractiva", explicó a PESCA INTERNACIONAL un solvente técnico portuario de Vigo. No obstante, desde esa estación portuaria los desembarques de pesca congelada superan en un 90% a los embarques de esos mismos productos a otros destinos.

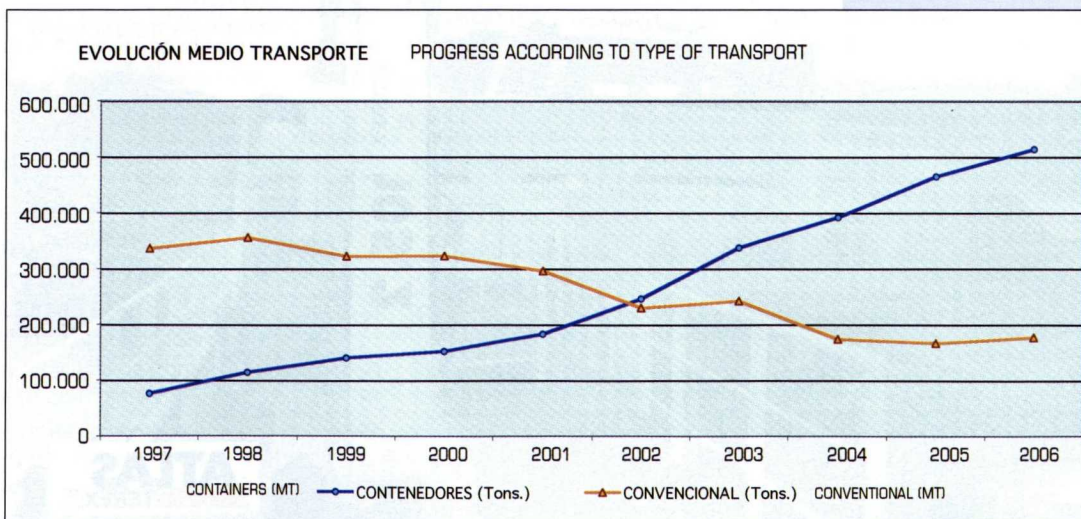
Más cifras

Otras medidas de comparación acerca de la trascendencia que para la economía de Galicia tiene la pesca congelada que se gestiona desde Vigo es que representa el 88% del movimiento

74% OF FROZEN FISH GOING THROUGH VIGO IS CONTAINERIZED

The economic value of the 19,000 containers of frozen fish and seafood – 464,816 tonnes of products – that went through the Port of Vigo in 2005 was around 1,036 million euros. These and other figures, provided by the Vigo Port Authority, lend weight to Vigo's leading position in Europe as regards frozen fish movement for human consumption. Apart from this, in the international arena, Vigo ranks in third place as a fishing port. In just a decade, from 1997 up to the last financial year of 2006, the tonnes of frozen fish and seafood and containerized traffic have increased (see graph) from 75,711 to 513,698 tonnes, and the trend, according to the sources consulted, continues to be on the rise. The fact that frozen fish movement recorded in Vigo for 2006 is broken down into 74% being containerized and only 26% in other means of transport, gives some

idea of the economic and technical attraction for shipowners, marketers, processors, importers, exporters and others found in containerization. "There is a host of large ships transporting containers from Asian ports with full loads. In order to ensure that this is reasonably profitable, they offer highly competitive tariffs to the operators. Exporting fish to China or Japan by sea and in containers, for example, is a highly attractive economic option", a solvent port technician in Vigo explained to Pesca Internacional. Despite this scenario, frozen fish landings in Vigo account for over 90% of loadings of the same products for other destinations. Other sources claim that products are rarely transported overland at distances of over 300 kilometres. Other means of comparison to understand the importance of frozen fish managed in Vigo for the Galician economy are the fact that it accounts for 88% of local movement, whereas fresh fish accounts for the remaining 12%. It should also be taken into account at this point that in 2005 the total movement recorded for fish products was in the order of 720,800 tonnes, while in 2006, this figure rose to 786,049 tonnes. In other terms, out of the more than 98,000 tonnes of full containers moved last year in the two specialized terminals in the Port



En este gráfico, proporcionado por la Autoridad Portuaria de Vigo, se aprecia la evolución que en diez años ha experimentado el uso de contenedores para transportar pesca congelada en la terminal viguesa.

of Vigo – at Bouzas and Guixar – 20% was frozen fish and seafood. Frozen fish coming into Vigo on containers is brought in from the five continents. The most common species include swordfish, tunids, loligo and illex squid, hake and other species caught by the Spanish fleet or bought from third parties by large processing, marketing and/or importing corporations. None of the sources consulted ventured to give a calculation of the number of operators managing frozen fish containers in Vigo, although it was estimated that "a few hundred people work in a network".

Controls

Containers transporting

frozen fish products are sophisticated pieces of equipment. They are fitted with a compressor to keep the goods at a constant temperature while providing information to ensure that the cold chain has not been broken at any point in time. Once at the BIP terminals – Border Inspection Post - while waiting for the customs and sanitary controls to be completed – at all times in line with community regulations – containers generate costs because of the energy consumed and storage space taken up. The most thorough customs controls are carried out both on fish products from third countries and on frozen fish from community based and registered companies.

local, mientras que la pesca en fresco alcanza el 12% restante. En este sentido hay que considerar también que en 2005 el movimiento total de productos pesqueros fue de 720.800 toneladas y que en 2006 creció hasta las 786.049 toneladas. En otros términos, de los más de los 98.000 contenedores llenos que se movieron el año pasado en las dos terminales especializadas del Puerto de Vigo, Bouzas y Guixar, un 20% eran de pescado y marisco congelado.

La procedencia de la pesca congelada en contenedores llega a Vigo desde los cinco continentes. Entre las especies más frecuentes figuran pez espada, túnidos, calamar, pota, merluza y otras capturadas por la flota española o adquiridas a terceros por grandes corporaciones transformadoras, comercializadores y/o importadores. Ninguna de las fuentes consultadas se aventuró a calcular el número de operadores que en Vigo gestiona contenedores de pesca congelada, aunque se estimó "que es una

red en la que participan cientos de personas".

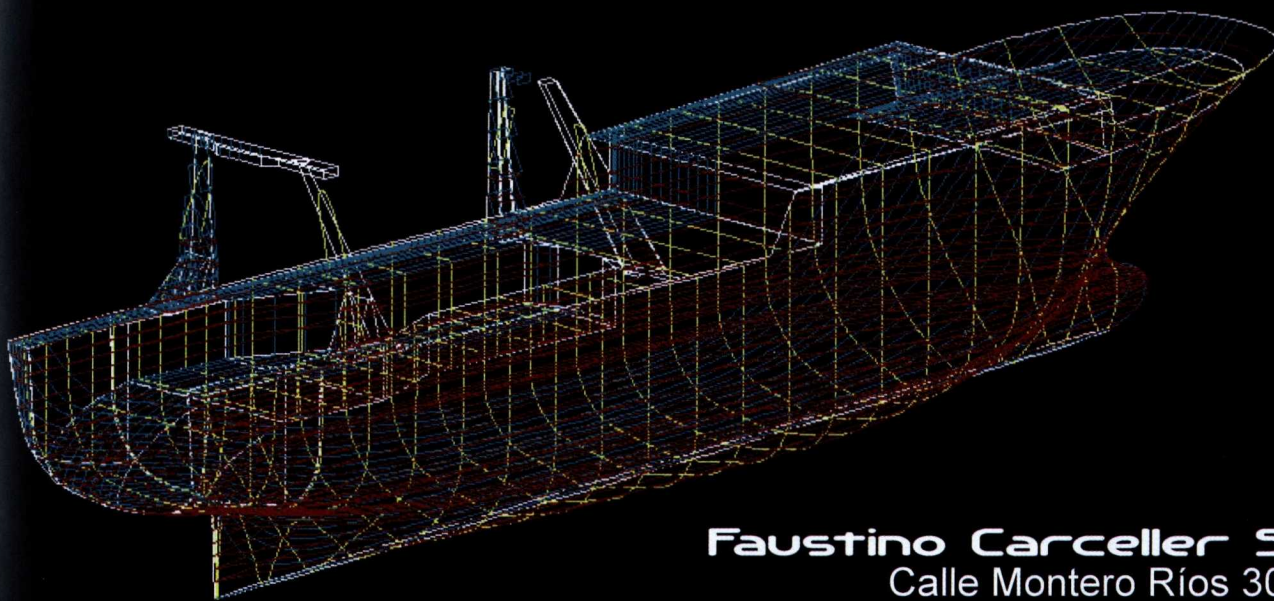
Controles

Los contenedores que transportan productos pesqueros congelados son artefactos sofisticados. Poseen un compresor que mantiene a temperatura constante la mercancía y que también proporciona información acerca de que no se ha interrumpido en ningún momento la cadena de frío. Una vez en las terminales PIF –Puesto de Inspección Fronteriza–, y mientras se aguarda la realización de los controles aduaneros y sanitarios –siempre en función de normas comunitarias–, los contenedores generan costes por la energía consumida y el espacio de almacenamiento. Controles aduaneros exhaustivos se practican tanto a los productos pesqueros de terceros países como también a aquella pesca congelada procedente de empresas del ámbito comunitario y registradas. Los principales criterios a la hora de establecer controles es garantizar la

F. CARCELLER



Ingenieros Navales - Consultores - Proyectos - Valoraciones - Arbitrajes - Comisariado



Faustino Carceller S.L.
Calle Montero Ríos 30, 1º
36201 Vigo (España)
Telf.: +(34) 986 430560
Fax.: +(34) 986 430785
e-mail: fcarceller@carceller.com

VIGO Y LA PESCA

Vigo and fishing

EL SECTOR DEMANDA MEJORAR LA GESTIÓN DEL PIF

El irresistible encanto que para la pesca congelada viguesa tienen los contenedores está cuestionado ahora por atrasos en su tramitación, en particular los ocasionados por las periódicas demoras en las inspecciones que realiza Sanidad Exterior y que se producen en la Terminal de Contenedores de Vigo y el Puesto de Inspección Fronteriza -PIF-, ambos gestionados por una empresa privada. Productores, transformadores y comercializadores calcu-

laron hace pocas semanas en millones de euros, las pérdidas empresariales que se produjeron el pasado año a raíz de ese "cuello de botella", que generaron retrasos que tuvieron como media unos diez días. Como se sabe, el almacenamiento y la energía consumida por los contenedores tienen tarifas altas y, por otra parte, de la expedición eficiente de los productos depende la continuidad del abastecimiento de materias primas a las plantas y mercados.

Los operadores han trasladado a sus organizaciones representativas su malestar acerca de la escasa competitividad de la gestión de contenedores que se realiza en Vigo. La terminal portuguesa de Leixoes y el propio Puerto de Marín, por citar dos estaciones próximas, son consideradas como atractivas alternativas para descargar, lo que de concretarse tendría negativos efectos sobre ese importante tráfico del Puerto vigués.

SECTOR DEMANDS IMPROVED MANAGEMENT

The irresistible attraction of frozen fish is now being queried by the delays caused in the inspection carried out by the Foreign Health Inspection Authority, occurring at Vigo's Container Terminal and the Border Inspection Post, both privately managed. Producers, processors and marketers estimated losses for last year calculated at a figure of millions of euros due to

this "bottleneck". Operators have made their complaints known to their representative organizations as regards the lack of competitiveness in container management in Vigo. The Portuguese terminal of Leixoes and the Port of Marín, to name just two nearby, are considered to be attractive alternatives for unloading, which would mean negative effects for this important part of traffic in the Vigo Port.



regards prices and types of transport, as well as taking charge of the complex logistics of transport up to the final destination. By way of an example, in the case of the processing companies, it is easy to understand the importance of a constant supply and, as a result, the demand for all transport of raw materials to be carried out as scheduled by the transit agent, without suffering any bureaucratic delays, which build up greater costs. The increase in fish being transported on containers has meant that, in peak periods, the inspection centres become saturated, leading to serious setbacks for markets, thus breaking the logistics chain in transport. To get round this problem, the Ministry of Health and Consumer Issues, last year, agreed to an increase in the staff of inspectors, doubling the current number, so that the BIP in Vigo can carry out controls round the clock, 365 days in the year.

sanidad de los productos y evitar la entrada de capturas ilegales al mercado comunitario. La figura más habitual en la gestión de contenedores es la del "transitario", que es quien oferta distintas alternativas de precio y modalidades y además asume la compleja logística del transporte, hasta su destino. Por ejemplo, en el caso de las empresas de transformación, es fácil suponer la importancia de un suministro constante y, consecuentemente, la demanda de que todo proceso de transporte de materias primas se realice de acuerdo con lo programado con el transitario,

sin padecer demoras burocráticas que generan mayores costes. El auge del transporte de la pesca en contenedores ha motivado que en períodos puntuales se saturen los recintos de inspección, creando graves inconvenientes a los comercializadores al romper la cadena logística del transporte. Para solucionar este problema, el Ministerio de Sanidad y Consumo aprobó el pasado año un incremento de plantilla de inspectores que duplica su número para que una vez que se incorporen al PIF de Vigo puedan realizarse controles durante 24 horas, 365 días al año.

Fish from community and registered companies are subject to swifter procedures. The main criterion applied when it comes to establishing controls involve ensuring that the products are in a healthy condition while avoiding illegal catches being allowed into the community market. The most common figure in managing containers is the "transit agent" who offers various alternatives as