

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

Chairman of the Port Authority of Vigo

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo

“EL SECTOR PESQUERO ES EL PRIMERO EN IMPORTANCIA EN ESTE PUERTO”

“THE FISHING SECTOR IS THE FIRST IN IMPORTANCE IN THIS PORT”

Jesús Paz came to Vigo in the wake of its previous manager's consolidated prestige, which is what all port users expect from their chairman. Throughout this interview, he explains the possibilities while calling for dialogue and consensus of opinion. He is quite clear as to just what the needs and the importance of fishing are, but for the time being, he has not taken on any great commitments. Even so, he has put his all into projects already underway – including one entailing real time data on the main fish exchanges and air transport for fish– aimed at boosting the fisheries economy. As far as the new chairman is concerned, the port is basically a body providing services that must work efficiently. Jesús Paz confirms that this is his main challenge.

Entrevista y fotografía Jorge García

PESCA INTERNACIONAL.- El Puerto de Vigo tiene, como es sabido, una posición de liderazgo mundial en materia de descargas pesqueras para consumo humano. ¿Orientará su trabajo también a consolidar esa situación? En caso afirmativo, ¿con qué acciones y estrategias?

Jesús Paz.- *En el poco tiempo que llevo al frente de la Autoridad Portuaria de Vigo ya he manifestado que estoy convencido, tras conocer y analizar los datos, que el sector pesquero vigués es el primero en importancia en este puerto. Esta convicción inspira un compromiso: seguir*

Jesús Paz llega a Vigo precedido por una sólida fama de buen gestor, que es lo que todos los usuarios del puerto esperan de un presidente. A lo largo de esta entrevista hace un discurso posibilista y también invita al diálogo y al consenso. Tiene claras cuáles son las necesidades y la importancia de la actividad generada por la pesca pero, de momento, no asume grandes compromisos. No obstante, ha abordado con energía algunos proyectos en marcha –entre ellos, información en tiempo real de las principales lonjas y transporte aéreo de pescado–, destinados a dinamizar la economía pesquera. Para el nuevo presidente, el puerto es fundamentalmente un organismo de servicios que deben funcionar con eficiencia. **Jesús Paz** asegura que ése es su principal reto.

apoyando y colaborando para que Vigo sea referente mundial, no solamente en movimiento de pesca fresca y congelada y otros productos pesqueros, sino también en nuevas tecnologías aplicadas a la pesca. Ya es referente mundial en I+D+i y, desde el punto de vista administrativo, también es referente por la elección de esta ciudad para sede de la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca.

P.I.- ¿A qué datos se refiere?

J.P.- *Por citar alguno... el empleo directo, indirecto e inducido convierte al mundo de la pesca, sin duda, en el primer*

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

sector de este puerto. De allí la importancia que le atribuyo a trabajar por su consolidación y desarrollo y mantener la posición a la que usted hacia referencia, tanto en el ámbito estatal, como comunitario y para que siga siendo referente mundial en descargas pesqueras. Los datos son claros: todos los días más de 7.000 personas acuden al puerto para trabajar en este sector y calculamos en más de 10.000 los puestos de trabajo directos generados por la pesca. Eso expresa vitalidad. La principal función del puerto es satisfacer las necesidades que plantean estos sectores, en este caso la pesca. Mi compromiso es trabajar para que el puerto sea más eficiente, más eficaz de cara a lo que le demandan los usuarios.



P.I.- Hay operadores de contenedores de pescado congelado que han optado por descargar en otros puertos, a raíz de los problemas de la terminal PIF viguesa. Algunas fuentes calculan en un 25% el descenso de ese tránsito en el primer semestre de este año, aunque también se señala un leve incremento de las descargas. ¿Qué seguridades puede ofrecer el puerto a los operadores de pescado congelado, respecto a contar con un servicio eficiente a corto plazo?

J.P.- Me va a permitir que cuestione la buena fe de las fuentes de esos datos que usted menciona. De las estadísticas publicadas hasta el mes de junio se ha jugado sólo con un porcentaje. En cifras absolutas, ese porcentaje es un solo barco de diferencia con respecto al año pasado. Con respeto a todas las opiniones, un solo barco no refleja la situación del tráfico de contenedores. Hay una política para corregir el colapso que podría haberse producido en la terminal PIF. Por ejemplo, se favorecieron los contenedores con mercadería de mayor valor añadido, respecto a los contenedores vacíos, aunque también es muy importante dar soluciones a estos, porque es una de las maneras de que las líneas se consoliden. Lo que quiero dejar claro es que el movimiento de contenedores que tiene el puerto de Vigo sigue creciendo.

P.I.- Pero los problemas en la terminal PIF siguen existiendo...

J.P.- El Punto de Inspección Fronterizo de Guixar está trabajando a buen ritmo. En este verano los contenedores revisados son el doble de los de la primavera

pasada. De todas maneras, el funcionamiento de esas dependencias no es un problema de corto plazo y, desde el primer día de mi gestión, ha ocupado mi atención. He visitado Guixar, he hablado con los profesionales, muy buenos, que trabajan allí y con las Administraciones competentes. Esa terminal no es una responsabilidad directa de la Autoridad Portuaria. No obstante, asumo que es la Autoridad Portuaria la responsable de que este servicio también funcione.

P.I.- ¿Qué medidas se han adoptado de las anunciadas?

J.P.- Entre ellas, la mejora de los recursos que necesitan los profesionales para hacer su trabajo y también incrementar la plantilla, que seguirá creciendo. Eso es lo que permite trabajar como se está trabajando: con buena calidad. A medio plazo, reconocemos que la terminal de Guixar se ha quedado pequeña y, a corto plazo, ampliaremos algunas de las bocas de descarga, de los equipamientos y de los espacios de trabajo de los inspectores. Mi propósito es hacer un nuevo centro de inspección, pero eso es a medio plazo. Tendremos en cuenta la demanda existente y la prevista, para que ese nuevo centro de inspección sea eficiente. El problema de Guixar es real y tanto yo como mi equipo nos hemos puesto a trabajar en ese sentido desde el primer día.

P.I.- ¿Qué factores valora la Autoridad Portuaria respecto a la ubicación de la

Pesca Internacional. The Port of Vigo, as is well known, holds a leading position worldwide in catch landings for human consumption. Will you be orientating your work to consolidate this situation too? If so, what actions and strategies are you going to put in place?

Jesús Paz. In the short time that I have been directing the Port Authority of Vigo, I have already said that I am convinced, after seeing and looking into the data, that Vigo's fishing sector is the first in importance in this port. This conviction inspires a commitment: to continue backing and collaborating so that Vigo becomes a worldwide reference, not only in movement of fresh and frozen fish as well as other fish products, but also in new technologies applied to fish. It is already a world reference in R&D+i, and from the administrative point of view, it is also a reference since the town has been chosen as headquarters of the Community Fisheries Control Agency.

P.I. What data are you referring to?

J.P. To name but one ... direct

and induced employment makes the world of fishing the first sector in this port. Thus the importance I give it in working to consolidate and develop it, keeping the position to which you were referring to, both at state and community level for it to continue being a worldwide reference in landings of catch. The data are clear: every day, over 7,000 people come to the port to work in this sector; and we calculate that there are over 10,000 direct jobs created by fishing. This means vitality. The port's main function is to meet the needs of the sectors, in this case, of fishing. My commitment is to work to make the port more efficient, more effective as regards user demand.

P.I. Some frozen fish container operators have chosen to land in other ports because of the problems with the Border Inspection Point in Vigo (BIP). Sources set a 25% fall in transits for the first half of this year, although there has also been a slight increase in landings. What security can the port offer to frozen fish operators as regards relying on an efficient service in the short term?

J.P. Please allow me to query the good faith of the sources for this data that you mention. Based on the statistics published up to

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

June, there has only been one percentage. In absolute figures, that percentage is the difference of one ship in terms of last year. As far as all opinions are concerned, one single ship does not reflect the situation of container traffic. There is a policy to correct the collapse that could have occurred in the BIP terminal. By way of an example, the figures are more in favour of containers with higher added value goods, as opposed to empty containers, although it is also important to find solutions for the latter because this is one of the ways in which lines are consolidated. What I mean here is that container movement in the port of Vigo is on the increase.

P.I. But the problems in the BIP terminal are still there ...
 J.P. The Border Inspection Post at the Guixar Dock is working at a steady pace. This summer, the containers checked are twice those for spring last. In any case, the working order of these services is not a short term problem and, since the very first day I took over, it has had my attention. I have visited the Guixar Dock, I have spoken to the professionals there, who are very good, who work there, and with the competent Administrations. That terminal is not the direct responsibility of the Port Authority. Nonetheless, I assume the Port Authority's responsibility for this service to work correctly too.

P.I. What measures have been adopted?
 J.P. Improving the resources needed by the professionals to do their job and also increasing staff, which will continue to grow. It is good quality that allows us to work properly. In the mid term, we realize that the Guixar terminal is small and, in the short term, we will be

increasing the number of landing inlets, equipment and work areas for the inspectors. My aim is to set up a new inspection centre, but that is in the mid term. We will take into account the current and future demand to make this new inspection centre efficient. The problem of Guixar is a real one and both myself and my team have already got down to work.
 P.I. What are the factors taken into account by the Port Authority for locating the future container terminal? And along the same lines, how long before there will be a decision on enlarging the trade dock?
 J.P. Works in the port on infrastructures take place in a long cycle. There are actions that can be carried out in the short term, but normally, port works take a long time being planned and executed. My approach is that first I need to know, and thus be able to do. In the first place, there are the needs of the users, and the sectors are being consulted in this area. Once we have evaluated the demands, the projects and possibilities, we will be able to present a product designed on the basis of three criterion: Vigo should continue to be a world reference in the fishing world, which covers a large number of actions to do with logistics. Secondly, we will draft a serious approach for enlarging the Guixar container terminal. Thirdly, we will put Vigo's important synergies in the automobile sector to good use in order to equip Bouzas with sufficient capacity to consolidate the important position that Vigo has in this field. This year, we are increasing by 50% in terms of last year when we had record figures in movement of vehicles. We aspire to efficiently meeting current needs, while at the same time increasing this movement

“El puerto de Vigo debe continuar siendo referente mundial por su actividad pesquera”

futura terminal de contenedores? En este mismo sentido, ¿en qué plazo será posible conocer una decisión respecto a la ampliación del muelle comercial?

J.P.- Las obras en los puertos en materia de infraestructuras son de ciclo largo. Hay acciones que se pueden realizar a corto plazo, pero normalmente las obras portuarias tardan en planificarse y tardan en ejecutarse. El planteamiento que estoy transmitiendo es que primero necesito conocer, para luego poder hacer. En primer lugar están las necesidades de los usuarios y está abierta una ronda de consultas con los sectores. Una vez que valoremos las demandas, los proyectos y las posibilidades, podremos presentar un producto, cuyo diseño tiene tres criterios fundamentales: Vigo debe continuar siendo referente mundial del mundo de la pesca, lo que abarca una cantidad de

acciones relacionadas con la logística. En segundo lugar, elaboraremos un planteamiento serio para ampliar la terminal de contenedores de Guixar y, en tercer lugar, aprovecharemos la sinergia tan importante que tiene Vigo en el sector del automóvil, para dotar a la terminal de Bouzas de capacidad suficiente, que consolide la posición tan importante que tiene Vigo en esa materia. Este año estamos creciendo un 50% más con respecto al año pasado, en que tuvimos cifras record en movimiento de vehículos. Nuestra aspiración es satisfacer eficientemente las necesidades actuales, pero también incrementar ese movimiento para que sea también un referente logístico internacional. Estos proyectos han sido transmitidos a la comunidad portuaria para, con su ayuda y apoyo, realizarlos.



Servicio de piezas de recambio

desde 1975



MARES SHIPPING

Especialistas en piezas de recambio aptas para:

MTU/Merc. MaK Crepelle Pielstick
 Motores diesel
 Sabroe Sauer&Sohn Sperre Hatlapa Atlas Copco
 Compresores
 Westfalia Alfa Laval HDW/B+V Turbulo
 Separadores
 Allweiler IMO Iron Netzsch-Mohno
 Bombas
 Nírex / Alfa Laval
 Generadores de agua dulce
 Boll & Kirch
 Filtros

Mares Shipping GmbH

Bei dem Neuen Krahn 2 · 20457 Hamburg
 Germany

fon +49 (40) 37 47 84 0 · fax +49 (40) 37 47 84 46
 sales@mares.de · www.mares.de

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

P.I.- Los proyectos portuarios no son solo una cuestión de Administración y usuarios...

J.P.- *Son necesarias alternativas viables y esto quiere decir alternativas consensuadas política y socialmente y también desde el punto de vista del medio ambiente. En política portuaria hay tres factores básicos: la seguridad, el medio ambiente y la calidad de los servicios. Respecto a la industria pesquera, el ámbito de análisis, reflexión y debate de estas cuestiones es un organismo que funciona sin grandes estridencias pero con eficacia: el Consejo Asesor de Pesca. Es un foro idóneo para que todos los interlocutores llevemos los problemas del día a día y analicemos las iniciativas.*

P.I.- Pero, respecto a plazos...

J.P.- *Llevamos muchos años tratando de definir un proyecto que proporcione a Guixar la dimensión que tiene que tener como terminal de contenedores. Durante ese proceso hubo posiciones que han abierto heridas profundas. Yo creo que hay que intentar caminar en un sentido: que el puerto de Vigo sea capaz de dar respuesta a la industria que nos rodea y a la economía que la sustenta. Ese es nuestro reto y nuestro objetivo común. Para cerrar las heridas es necesario poner sobre la mesa un proyecto medio-ambiental sostenible y que no agrede a otros sectores, que también necesitan el puerto para operar con sus mercancías. La propuesta técnica que tenga en cuenta esos condicionantes será compleja y también incluirá criterios de ordenamiento. Una de las cosas que me han llamado la atención es que me he encontrado con un puerto con poca organización de sus espacios físicos. El puerto es un organismo de servicios y su oportunidad de ser mejor no es tanto ser el primero en algo, como su capacidad de adelantarse a la demanda que le planteará su interland.*

P.I.- El sector pesquero vigués en su conjunto observa con preocupación algunos de los planes urbanísticos de las Administraciones portuaria y municipal que, de concretarse, obligarían a las empresas a trasladar sus sedes a localizaciones alejadas de la franja costera. Otras iniciativas más puntuales y aún sin concretar, también restarían espacio a las operaciones de las industrias extractiva y transformadora. ¿Tiene el sector garantizado suelo portuario en su



entorno más próximo, que demanda la dimensión económica y social de su actividad para la economía de Galicia?

J.P.- *Lo que tiene garantizado es mi total disposición a hablar de qué respuestas son necesarias a sus demandas. Ya dije que al mundo de la pesca lo situaba en el número uno de los sectores que operan en el puerto. Respecto a que si las ubicaciones que se tienen o no se tienen son las perfectas, dependiendo de la actividad, de eso habrá que hablar. La percepción que tienen los ciudadanos de las actividades que se realizan en su entorno ha cambiado. Hay operaciones, tratamiento de residuos pesqueros por ejemplo, que no tienen porque ser contaminantes, pero que tienen otros problemas que hay que resolver. Habrá seguramente un debate sobre cuáles son las mejores soluciones. A veces buscar sinergias en espacios próximos, resulta dinamizador de la economía. Espacios y comunicaciones son los factores fundamentales para el desarrollo de un puerto. Hay actividades que solo pueden desarrollarse en los acantilados y otras para las que pueden existir buenas alternativas, en materia de dimensión y comunicaciones. Este planteamiento debe hacerse desde el propio sector y consensuado con la Administración. La grandeza del puerto de Vigo es la diversidad de actividades, que es un reflejo de la diversidad de la economía de Galicia.*

P.I.- ¿Cuál sería entonces el mensaje al sector?

so that it becomes an international reference in logistics. These projects have been presented to the port community so that, with their help and support, they can be carried out.

P.I. Port projects are not only a question of the Administration and users ...
J.P. They are necessary viable alternatives, and that means alternatives agreed on by consensus at political and social levels, as well as from the environment point of view. In port policy, there are three basic factors involved: safety, environment and the quality of the services. As far as the fishing industry is concerned, the field of analysis, reflection and debate of these issues, there is a body that works on this, without calling anybody's attention but, nonetheless, in an efficient manner: the Fisheries Advisory Council. That is the ideal forum for all us interlocutors to take our problems to, on a day to day basis, and to analyze the initiatives.

P.I. But as far as deadlines are concerned ...
J.P. It has taken us years to define a project that gives the Guixar terminal the size that it should have for containers. During this whole process, positions have been taken that have opened up deep wounds. I think there is a need to move ahead: to make the Port of Vigo able to respond to the surrounding industry and to the economy underpinning it. This is our challenge and our common aim. To heal such wounds, it is essential to put an environmentally sustainable project on the table that does not go against other sectors, which the port also needs to operate with its goods. The technical proposal able to take such conditioning factors into account will be a complex one, and will also

include criterion of ordinance. One of the things that has most drawn my attention is the fact that I have come to a port with little organization of its physical areas. The port is a body with services, and its opportunity to be the best does not so much involve being the first in something, but in its capacity to keep one step ahead of the demand coming from its hinterland. The fishing sector in Vigo as a whole is concerned about the planning drafted by the port and municipal Administrations which, if materialized, would force companies to move their main offices to places outside the coastal area. Other more momentary initiatives still to be defined would also use up space for operations in the catching and processing industries. Does the sector have guaranteed port space in its immediate vicinity, as called for by the economic and social dimension of its activity in the Galician economy?
J.P. What is guaranteed is my total willingness to talk about what answers are needed to meet its demands. I said earlier that the world of fishing means that it is number one out all the sectors in the port. As regards if the sites used are or are not perfect, depending on the activity, we would need to go into detail. The idea that people have of the various activities going on in the surrounding area has changed. There are operations, treatment of fishing waste, for example, that do not have to be contaminating, but have other problems to be solved. There will most probably be some discussion on just what the best solutions are. Sometimes a search for synergies in nearby areas ends up by boosting the economy. Areas and communications are the basic factors for the development of a port. There are activities that can only be carried out on the cliffs, while there are others in need of suitable alternatives as regards space and communications. This approach should be taken from

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

the sector itself, reaching a consensus of opinion with the Administration. The greatness of the Port of Vigo is its diversity of activities, which echoes the diversity of the economy in Galicia.

P.I. So what is the message to the sector?

J.P. Suitable working conditions will be guaranteed so that Vigo can put the existing synergies to good use and carry on being a world reference in the world of fishing. There will be a fluent and frequent dialogue to look into just what distance should separate each activity from the landing bays. The known planning projects along the coastal area follow administrative procedures and this does not mean that the port markets are going to be done away with. Furthermore, to put these plans in place,

it is essential to modify the special port plan. What I cannot envisage is doing anything that goes against the goose that lays the golden egg – the fishing industry.

P.I. The sanitary and hygiene aspects of the port's fishing facilities are competitive factors when it comes to consolidating and drawing in new landings and improving the international image of Vigo's port. Fishermen miss a more forceful policy from the Administration on this point, while noting certain shortages. What message would you like to put across on these issues?

J.P. Fishing activity generates a good deal of waste. Recently, we allotted a waste management plan in the Berbés (Vigo's port) to improve the conditions under the previous plan. Over the

“Habrá diálogo fluido para analizar a qué distancia del muelle debe estar cada actividad”

J.P.- *Se le garantizarán las condiciones de trabajo adecuadas para que Vigo aproveche las sinergias existentes y siga siendo un referente mundial en el mundo de la pesca. Habrá dialogo fluido y frecuente, para analizar a qué distancia de los muelles debe estar cada actividad. Los proyectos urbanísticos en la franja costera que se conocen, tienen un proceso de tramitación administrativa y no significan que se vayan a erradicar las lonjas del puerto. Por otra parte, para realizar esos planes hay que modificar el plan especial del puerto. Lo que no veo es que hagamos algo que vaya contra la gallina de los huevos de oro que es la pesca.*

P.I.- Los aspectos sanitarios y de higiene de las instalaciones portuarias pesqueras son factores competitivos para

consolidar y atraer nuevas descargas y también para mejorar la imagen internacional del puerto vigués. Los pescadores echan en falta una política mas enérgica por parte de la Administración en este sentido, a la vez que señalan algunas carencias. ¿Qué mensaje quiere transmitir sobre estas cuestiones?

J.P.- *La actividad pesquera genera muchos residuos. Recientemente hemos adjudicado un plan de gestión de residuos en el Berbés, que mejora las condiciones del anterior. En los próximos meses recibiremos una certificación de calidad medioambiental del puerto pesquero. También quiero recordar que la pesca genera una actividad muy intensa en periodos de tiempo muy cortos y que las normas están para cumplirlas, porque es en beneficio de todos. Relacionado con estos temas, quiero anunciar que in-*

F. CARCELLER

C./ Montero Ríos 30, 1º
36.201 Vigo
Telf.: +34 986 43 05 60
Fax.: +34 986 43 07 85
fcarceller@carceller.com



Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

crementaremos la vigilancia y el control de la actividad en las lonjas.

P.I.- La Autoridad Portuaria del Puerto de Vigo colabora en un proyecto I+D+i liderado por la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI), para la reducción y el aprovechamiento de los descartes pesqueros. El organismo que usted preside, ¿está involucrado en otras iniciativas relativas a la tecnología y la comercialización de productos pesqueros?

J.P.- ARVI ya me comunicó que le había sido adjudicado ese proyecto de asistencia técnica y próximamente se firmará un protocolo de colaboración entre la Autoridad Portuaria y la Cooperativa. Además de esa iniciativa, me gustaría también mencionar la información global de mercados pesqueros que vamos a poner en marcha, con la colaboración de Caixanova y la Secretaría General de Pesca Marítima. La aspiración es hacer una especie de "Bloomberg" del mundo pesquero. Creemos que es una medida innovadora, no solamente en Europa sino también en el ámbito mundial. Otra buena noticia es la reciente constitución del Clúster del Sector Pesquero Extractivo y Productor, también liderado por ARVI y del que forman parte doce organizaciones que representan a 255 empresas. Además estamos trabajando con el sector en etiquetado, para establecer calidades de pescado e incrementar valor añadido a las capturas. Por otra parte, con la Consellería de Pesca, nos estamos planteando concretar el proyecto de crear una lonja de pescado congelado, lo que también es novedoso. Respecto al medio ambiente, tenemos un programa en el que colabora la Universidad de Santiago de Compostela, para analizar el impacto de todas las actividades que se realizan en el puerto. También participamos en



el Master de Pesca de la universidad de Vigo, que dirigen **Manuel Varela (UVI)** y **José Antonio Suárez-Llanos (ARVI)**.

P.I.- ¿Qué planes y concreciones ha ofrecido hasta ahora la entidad que asumió la promoción del transporte aéreo de pescado en fresco?

J.P.- Quiero destacar que me he involucrado personalmente en el desarrollo de esta iniciativa. Se trata de aprovechar la demanda que tenemos de pescado de calidad y con valor añadido, ya que para el transporte aéreo es el más adecuado. Me he reunido con todos los operadores y con los promotores de la empresa recientemente constituida, en la que la Autoridad Portuaria tiene el propósito de participar. El reto es competir con otros aeropuertos españoles que ya tienen mucho camino recorrido en transporte aéreo de pescado y creo que estaremos a la altura de la circunstancias. Lo que puedo adelantar es que en septiembre u octubre estaremos en

next few months, we will be receiving an environmental quality certificate for the fishing port. I would also like to point out that the fishing industry becomes very intense over very short periods of time and that the regulations are there to be complied with, to everyone's benefit. Going on from these issues, I take this opportunity to announce that we will be increasing the surveillance and monitoring of activity on the markets.

P.I. The Port of Vigo's Port Authority collaborates in an R&D+i project, headed by the Port of Vigo Shipowners' Cooperative (ARVI) designed to reduce and put fishing waste to good use. Is the body that you chair involved in any other initiative to do with the technology and marketing of fish products?

J.P. ARVI has already informed me that they had been allotted this technical assistance project and a collaboration protocol will soon be signed between the Port Authority and the Cooperative. Apart from that initiative, I would also like to mention the global information programme on fish markets that we are going to put in place, with the collaboration of Caixanova and the Secretariat General of Maritime Fishing. The idea here is to set up a kind of "Bloomberg" in the fishing world. We think that this is an innovative measure, not only in Europe but also worldwide. Another piece

of good news is the recent founding of the Cluster of the Catching and Producing Fishing Sector, also headed by ARVI, comprising twelve organizations representing 255 companies. We are also working with the sector on labelling to establish fish qualities and increase the added value for the catches. With the Galician Fisheries Department, we are looking at a project to create a frozen fish market, yet another innovation. As regards environmental

issues, we have a programme, in conjunction with the University of Santiago de Compostela, for analyzing the impact of all the activities taking place in the port. We also take part in a Fisheries Master Degree at the University of Vigo, headed by Manuel Varela and José Antonio Suárez-Llanos.

P.I. What plans and actions has the Port Authority offered to date as regards promoting air transport for fresh fish?

J.P. I must point out that I have become personally involved in developing this initiative. It is a matter of the demand for fish quality with added value since air transport is the most adequate for this. I have held meetings with all the operators and the developers of the recently founded companies in which the Port Authority intends to participate. The challenge is to compete with other Spanish airports that already have experience in air freighting fish. I believe that we will manage to rise to the occasion. What I can say right now is that, in

traducciones emmett **i e i e i e i e i e**
i e i e i e i e i e emmett translations

más de 14 años de especialización en la industria pesquera
 over 14 years' experience specializing in the fishing industry

puerto pesquero el berbés | apdo. 1138
 ed. nuevo tinglado general de empaque 1º planta, oficina 4, 36200, vigo
 tel: +34 986 133 658 | fax: +34 986 133 659 | e-mail: emmett@infovigo.com

Jesús Paz Arias

Jesús Paz Arias

September or October, we will be in a position to make a formal presentation to the sector of this new service, at the Fisheries Advisory Council. The first route will be with Mauritania, and will be up and working by the year end. We hope that once the routes are operating, other companies will use them for their goods traffic, which will bring the tariffs down.

P.I. In terms of its long experience in port management, what is the desirable, efficient future for the Port of Vigo?

J.P. The Port of Vigo is what it is because of the importance of its hinterland and a varied economic activity. We consider that we are responding well to the needs being put forward. It should also be said that either we get our act together to carry on in this line of work or

we do ourselves out of the market. This is one of the last opportunities that we have to access the cohesion funds for 2007-2013.

We have lost structural funds through not being able to go ahead with the appropriate works for the port. Therefore, I think that it is worth while making an effort to dialogue and reach agreements, because there is a lot at stake. The lack of consensus over the last few years, and I stress years, has meant that opportunities have been missed and Vigo neither deserves nor can miss out on opportunities. P.I. It sounds like a warning ...

J.P. It is a warning. To achieve consensus of opinion, the first thing to do is to recognise where we have gone wrong.

“Hemos perdido oportunidades y Vigo no se merece ni puede perder más oportunidades”

condiciones de hacer una presentación formal al sector de este nuevo servicio, en el Consejo Asesor de la Pesca. La primera ruta será con Mauritania y se pondrá en marcha antes de fin de año. Esperamos que una vez que funcionen las rutas, otras empresas las utilicen para su tráfico de mercancías, lo que reducirá las tarifas.

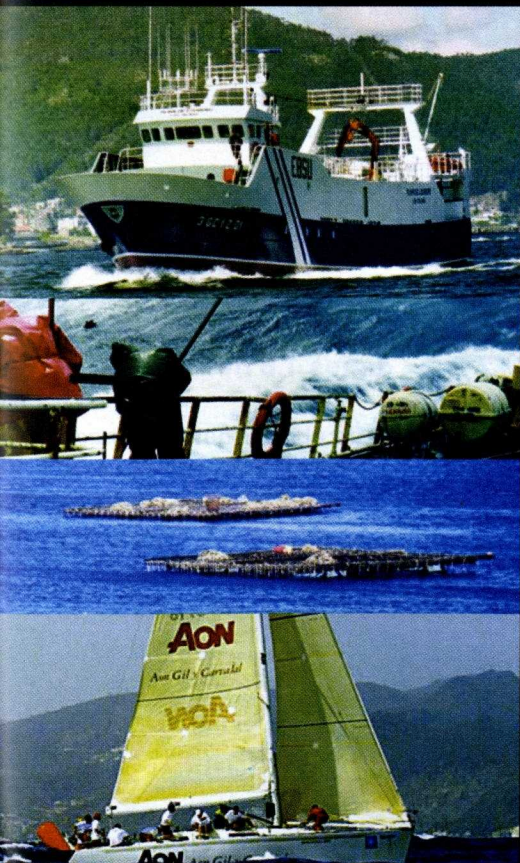
P.I.- En función de su prolongada experiencia en gestión portuaria, ¿cuál es el futuro deseado y eficiente para el puerto de Vigo?

J.P.- El Puerto de Vigo es lo que es en función de la importancia de su interland, que tiene una importante y variada actividad económica. Creemos que estamos dando una respuesta eficaz a las necesidades que se nos plantean. También hay que decir que o nos po-

nemos las pilas para seguir en esta línea de trabajo o nos quedamos fuera del mercado. Se trata de una de las últimas oportunidades que tenemos para acceder a los fondos de cohesión 2007/2013. Hemos perdido fondos estructurales, por no haber sido capaces de abordar algunas obras necesarias para el puerto. Por lo tanto creo que merece la pena esforzarse para dialogar y llegar a acuerdos, porque nos estamos jugando mucho. La ausencia de consensos de años anteriores, digo años, nos ha llevado a perder oportunidades y Vigo no se merece ni puede perder oportunidades.

P.I.- Parece una advertencia...

J.P.- Es una advertencia. Para obtener consensos, lo primero que hay que hacer es reconocer errores. ↴



Consultores de Riesgos y Corredores de Seguros

- **La mayor red de oficinas**
(34 en España y 500 a escala mundial)
- **Más de 1.000 profesionales**
enfocados a la excelencia de servicio
- **75 años de experiencia innovando**
y desarrollando soluciones que generan valor añadido
- **División especializada en Marítimo**

AON