

IGNACIO LÓPEZ-CHAVES

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo

En Europa no hay sensibilidad con la pesca



Entrevista : B. PORTEIRO

Perfil

Contra viento y marea

Le ha tocado presidir el Puerto de Vigo en un momento complicado. A los efectos de la crisis económica hay que unir decisiones de la UE, como la de no incluir a Vigo como puerto nodal en la Red Transeuropea de Transportes, o una reforma de la Política Pesquera Común que amenaza la actividad de las lonjas más importantes de Europa. López Chaves defiende contra viento y marea el "liderazgo mundial" de Vigo en tráfico de pescado para consumo humano y advierte que, diga lo que diga Europa, Vigo va a seguir siendo lo que es: un puerto de referencia.



TEQUISA
Técnicas Químicas Industriales

Tecnología Alimentaria Food Technology

AÑADA VALOR A SU PRODUCTOS

Aditivos Alimentarios y Coadyuvantes
Tecnológicos para el Tratamiento de
Productos de la Pesca y la Acuicultura

- Amplia gama de aditivos alimentarios, con y sin fosfatos, para el tratamiento de texturización y estabilización del color de cefalópodos, pescados y moluscos-bivalvos: TQI ANPEX, TQI ANPEIX, TQI BLANTEX, TQI SALCEF.
- Gama MELACIDE: aditivos antimelanosícos, con bajo residual de sulfitos, para el tratamiento de crustáceos frescos o congelados
- Línea de coadyuvantes tecnológicos.
- I+D+i de vanguardia: más de 100 formulaciones y nuevos desarrollos.
- Resultados óptimos: Calidad y Seguridad.
- Experiencia con las principales firmas pesqueras, transformadoras y comercializadoras de todo el mundo.
- Red Internacional de asesores y distribuidores: asesoramiento personalizado y consultas sin compromiso.



Sin MELACIDE SC 20

Con MELACIDE SC 20

www.tequisa.com

MÁS INFORMACIÓN. Técnicas Químicas Industriales, S.A.
Sede Central: Avda. del Rebullón - P. industrial
36416 Puxeiros - MOS - ESPAÑA. Tel.: +34 986 28 83 23
Fax: +34 986 28 83 25. e-mail: tqi@tequisa.com

•**PESCA INTERNACIONAL.** A pesar de que Vigo es el principal puerto europeo en descargas y tráfico de pesca para consumo humano, ni la Política Pesquera Común considera a esta zona como Región Altamente Dependiente de la Pesca, ni la política de transportes considera al puerto como nodal. ¿A qué cree que es debido?

•**IGNACIO LÓPEZ-CHAVES.** *No solo somos el puerto líder en Europa. A nivel mundial somos el líder en tráfico de pesca para consumo humano. No hay ningún otro puerto que pueda presentar estadísticas que acrediten que mueva más pesca para consumo humano en el mundo que Vigo. La pesca es una mercancía desde el punto de vista portuario que tiene unas especiales características, ya que está destinada al consumo humano, y es de muy alto valor. Vigo es referente no solo por la pesca extractiva, sino por la subasta y venta en lonja, por la industria transformadora, por la comercialización, por la cantidad de entidades como ARVI, Conxemar o Anfaco que tienen su sede aquí, por la edición de revistas muy especializadas, por la celebración de ferias internacionales, por la Agencia Europea para el Control de la Pesca o por el elevado número de puestos de trabajo que genera el sector. Somos la capital mundial de la pesca y, sin duda, la europea. El problema es que el peso que en Europa tiene la pesca a nivel de la Comisión Europea no es*

el que creemos que debería de tener. No hay sensibilidad en Europa con la pesca. No es sensible con su importancia para la dieta humana, con el aspecto social de la pesca, ni con el económico e industrial. Se le considera una mercancía que mueve pocas toneladas porque al final en Europa se miden los puertos no por valor industrial o por el económico, sino por el peso, es decir, por la cantidad y no por calidad. Tampoco hay percepción de sensibilidad por parte de la Unión Europea en el tema del puerto nodal. Es cierto que hay responsables, como el anterior ministro de Fomento, José Blanco, que cuando negoció con Europa decidió que fuesen A Coruña y Gijón los puertos nodales. En ningún momento defendió el puerto de Vigo. Fue una decisión discrecional. La falta de sensibilidad por parte de la UE y la decisión política del Gobierno socialista llevaron a la exclusión de Vigo como puerto nodal desde octubre de 2011. Los intentos posteriores que hemos hecho desde el puerto, por la ministra de Fomento, Ana Pastor, por la Xunta de Galicia, por los usuarios del puerto y por ARVI para intentar incluirlo en la lista nodal se encontraron con una pared que nos decía que la decisión estaba tomada y que el anterior Gobierno de España había elegido a Gijón y A Coruña.

•**P.I.** ¿Cuáles serán, a su modo

“ *En Europa no se miden los puertos por su valor industrial sino por el número de toneladas* ”

“ *Somos referencia y eso no lo va a cambiar la no consideración de puerto nodal* ”



de ver, las consecuencias de que el Puerto de Vigo no tenga la consideración de puerto nodal en la Red Transeuropea de Transportes?

•**I.L.C.** *El puerto de Vigo seguirá siendo lo que es, es decir, un puerto natural, de aguas abrigadas, que está abierto las 24 horas del día los 365 días del año. Otros puertos no pueden acreditar esto. Tenemos unas buenas*

condiciones y somos un puerto de pesca de referencia, ya que la pesca fresca, la congelada y la conservas representan nuestro principal tráfico. Tenemos una industria como la del automóvil, un sector industrial fuerte que da pie de carga al puerto, de tal manera que representa el 80 por ciento de los contenedores de Galicia y somos el segundo puerto de España en tráfico de vehículos nuevos. Todo eso no lo va a cambiar la no consideración de puerto nodal. Las navieras y las armadoras saben las condiciones que tenemos, que hay industria en el entorno, que se trata de un puerto natural, saben que es un puerto de aguas profundas protegido y eso no va a cambiar aunque el acuerdo de aquel Gobierno socialista nos haya excluido. Lucharemos, seguiremos peleando, y seguiremos defendiendo nuestros tráficoes esenciales. No van a dejar de venir los barcos de pesca congelada o fresca, ni los ro-ro, ni los contenedores... por no estar en la lista de puertos nodales. Evidentemente sería bueno por prestigio y por la posibilidad de acceder a algún tipo de ayuda para realizar obras, aunque Vigo no necesita diques de abrigo, cuya construcción supone la mayoría de las ayudas concedidas a otros puertos de España.

•**P.I.** La nueva Política Pesquera Común implicará un importante descenso en las posibilidades

TU RED MUNDIAL

 **Peninsula
Petroleum**



Peninsula Petroleum es una empresa líder en el suministro de combustibles marinos a flotas pesqueras en todo el mundo. Y porque entendemos las necesidades de la industria pesquera, en Peninsula Petroleum tenemos la flexibilidad de ofrecerle términos de pago que cubran sus necesidades, garantizando siempre la mejor calidad, precio y servicio. LLámenos y averigüe cómo podemos ayudarle con sus requerimientos de combustibles en cualquier puerto del mundo y en alta mar.

Teléfono +34 928 246 066 (24 horas)

Pablo Sánchez +34 619 962 478 Pablo Servera +34 696 289 971

LONDON GREECE SINGAPORE DUBAI SHANGHAI GIBRALTAR GENEVA MONTEVIDEO
TONSBERG TOKYO LAS PALMAS PANAMA HOUSTON SEOUL

WWW.PENINSULAPETROLEUM.COM bunkers@peninsulapetroleum.com

de pesca, principalmente para las flotas de pescado fresco que faenan en aguas comunitarias. La principal alternativa para mantener la rentabilidad del sector está ahora en dotar al producto de un mayor valor añadido. ¿Qué medidas tiene previsto afrontar en Puerto para avanzar en esta dirección?

•I.L.C. *Como decía antes, Europa no es sensible con la pesca y por eso algunas medidas que se han tomado demuestran que ni conocen el sector ni saben la trascendencia que tienen las decisiones que toman en Europa en algunas regiones altamente dependientes de la pesca. Creemos en la calidad de la pesca fresca y, en ese sentido, hemos planteado en el Consejo Asesor del Puerto pesquero la creación de algún sello de calidad de la pesca en el Puerto de Vigo. Esto implica que mediante una acreditación a través de auditorías de calidad, los que quieran puedan incluirse en ese sello de calidad para que el consumidor final tenga garantía de que el proceso estuvo auditado, que se han cumplido requisitos medioambientales, que se garantiza la calidad del producto. Ya lo hemos planteado. Eso exige más trabajo y más controles pero es el futuro. Vigo tiene un nombre a nivel nacional e internacional en materia de pesca. Vienen desde los principales puertos del mundo como Shanghái para ver nuestro puerto pesquero. Queremos impulsar ese sello de calidad. Evidentemente*



hace falta la conformidad de todos los interesados. Siempre existen resistencias al cambio pero la Autoridad Portuaria está convencida de su conveniencia y hemos visto que las empresas de distribución saben que ese sello va a añadir valor a la pesca. Quizás va a haber menos pesca pero esa pesca se va a valorizar con ese sello de calidad.

•P.I. La falta de una mayor agilidad en los despachos en Puerto de Inspección Fronteriza ha sido señalado en ocasiones como un factor que ha restado competitividad al Puerto de Vigo en comparación con otros de su entorno. ¿Qué medidas se están tomando para reducir los tiempos de tramitación de los contenedores?

•I.L.C. *Todos los implicados mantenemos reuniones periódicas para encontrar soluciones a los problemas que se pueden plantear en el PIF. Se ha creado una comisión, presidida por el delega-*

do del Gobierno en Galicia, Samuel Juárez, y lo que hemos conseguido es mejorar en algunas cosas. Se ha puesto una segunda lista, de tal manera que es más ágil el tráfico, actualmente el contenedor incluso puede salir el mismo día... Se han ido solucionando problemas y se han reducido los tiempos de espera pero queremos ir a más. Estamos buscando mejoras que nos plantean los usuarios, ya que en esa comisión están presentes todas las administraciones implicadas en el proceso de importación y los usuarios. Desde hace un año tratamos de impulsar la puesta en marcha de la Ventanilla Única y hemos presentado un estudio sobre la misma, junto a Aduanas, Delegación del Gobierno, otras administraciones y usuarios. Hemos mantenido numerosos contactos en este sentido. La ministra de Fomento ya ha anun-

ciado que iba a proponer al puerto de Vigo como puerto piloto de Ventanilla Única y recientemente el Gobierno de España planteó como una de las mejoras en la administración este servicio, ya que supondrá una mayor agilidad y facilidad para la importación. Y nosotros lo aplaudimos. Creo que el futuro está en la Ventanilla única que, por cierto, no la tiene ningún país en Europa.

•P.I. En los últimos años, Vigo ha apostado por el turismo de cruceros. Sin embargo, tanto este año como las previsiones para 2014 indican que se ha perdido un liderazgo en el Noroeste Peninsular que parecía consolidado. ¿Cuáles han sido las causas?

•I.L.C. *Recientemente atracó en Vigo el Independence of the Seas, un crucero en el que entre pasajeros y tripulación, viajan a bordo más de 6.000 personas. El puerto se ha especializado en grandes barcos, de tal manera que los mayores cruceros del mundo vienen a Vigo. El pasado año coincidieron tres cruceros, entre los que se encontraban el segundo y el tercero más grandes del mundo y atracaron sin ningún problema. Durante este año, es cierto que la naviera del Independence of the Seas decidió cambiar el Caribe por el Atlántico durante el invierno, por lo que se suprimieron escalas en todos puertos de Europa. Y además, hay otra naviera que por razones de combustible no viene a Vigo. Pero mantene-*

“ Hemos planteado la creación de un sello de calidad para los productos pesqueros ”

“ Vigo ha recuperado el liderazgo como puerto base de cruceros en el Noroeste peninsular ”

y recuperamos el liderazgo como puerto base en el Noroeste Peninsular. Y vamos a seguir manteniendo el liderazgo en número de cruceristas. Las navieras saben que aquí tienen unas condiciones espectaculares. Y el próximo año vamos a estar en la liga mundial de los puertos, al hacer escala en Vigo el Oasis of the Seas, el mayor crucero del mundo.

La inversión que hace el puerto con los cruceros es muy difícil de recuperar, incluso en alguna escala pierde dinero. De los cruceros se beneficia la ciudad y, por eso, creo tiene que ser la ciudad la que esté más preocupada de los cruceros y debe

ser una institución activa en su promoción. No olvidemos que la gran mayoría de los turistas extranjeros que llegan a Vigo lo hacen a través del puerto.

•P.I. La autopista del mar no acaba de arrancar mientras que Gijón ya tiene en marcha la que conecta este puerto con Nantes/Saint Nazaire. ¿Cuáles son los plazos previstos?

•I.L.C. Hay una implicación muy grande de la ministra de Fomento en este tema. Retomó este asunto que se encontraba bloqueado, ya que no había ni siquiera buena relación con las autoridades francesas para poner en marcha la autopista del

mar. La nueva empresa adjudicataria del tráfico de Citroën ha presentado un proyecto y ahora se está impulsando la necesaria aceptación por parte de la Dirección General de la Competencia de las subvenciones a favor de esta autopista del mar. La intención es que pueda entrar en la convocatoria TENT-T o bien en un programa Marco Polo. Por lo tanto, hay naviera que lo quiere, hay un proyecto que ha tenido el visto bueno de las autoridades francesas y españolas y hay voluntad política por parte de los dos países. Se han salvado muchos escollos y esperamos que a finales de este año ya esté en marcha. ⚓



EURORED VIGO SL

No le de más vueltas

La experiencia, garantía y calidad han hecho posible que hoy en día EURORED VIGO, sea una empresa eficaz en todo el mundo, comercializando artículos de pesca de última generación y en el montaje de redes de todo tipo

EFICACES EN TODO EL MUNDO

