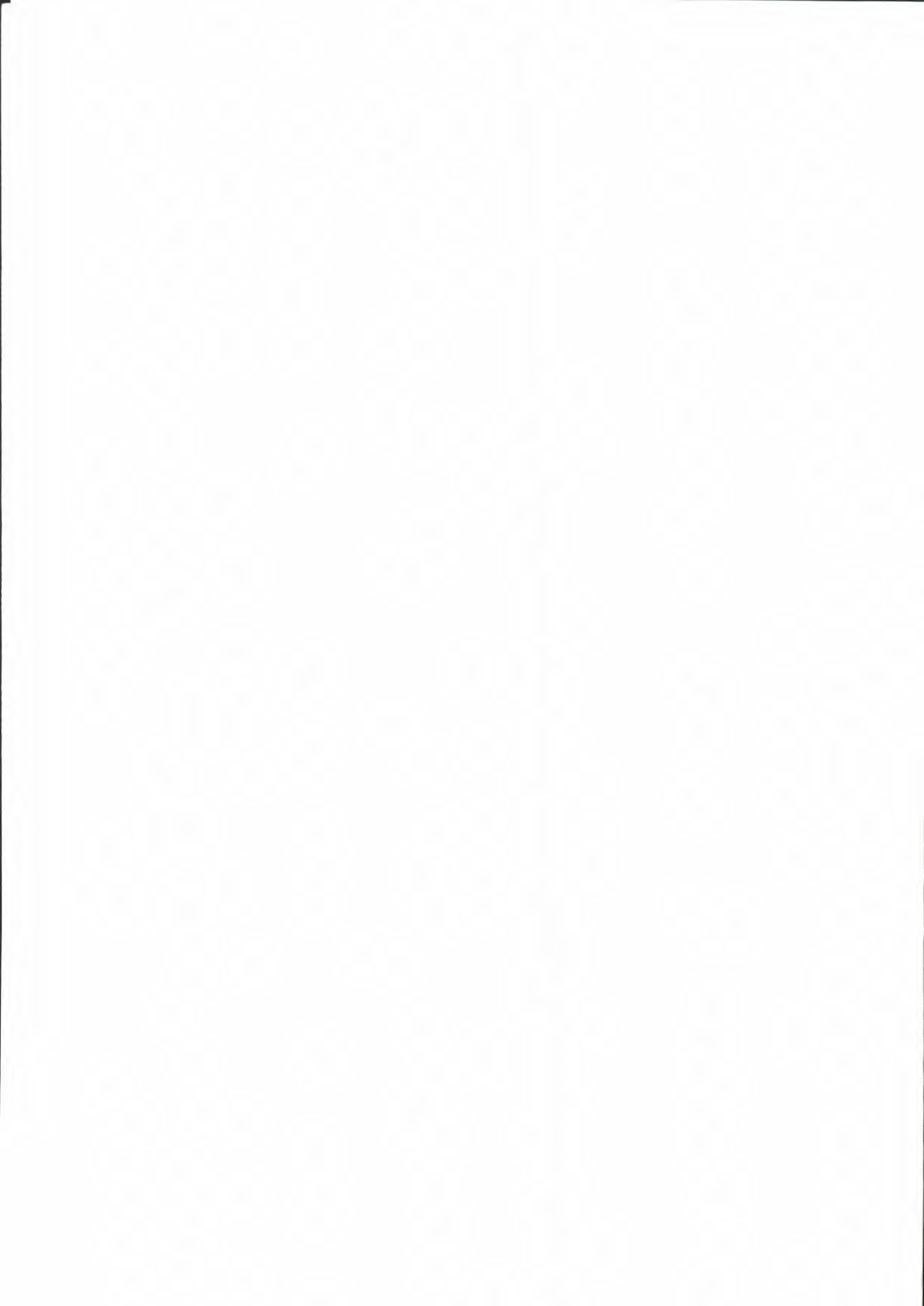


2005
Aprobación do Plan de Porto

Porto do Son

26 de xaneiro de 2005





ACORDO DE APROBACIÓN

DO

PLAN DE DESENVOLVEMENTO PESQUEIRO DE PORTO

PRESENTADO POLA

CONFRARÍA DE PESCADORES DE PORTO DO SON

Reunidos en Porto do Son o día vinteseis de xaneiro de 2005.

Por unha parte D.Enrique César López Veiga, conselleiro de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia, actuando en nome desta ó abeiro das facultades que lle concede o artigo 34 da lei reguladora da Xunta e o seu Presidente (Lei 1/83, do 22 de febreiro).

Por outra parte D. Tomás Fajardo Dacosta, patrón maior da confraría de pescadores de Porto do Son actuando en nome desta

EXPOÑEN

Primeiro.- A Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos e as Confrarías de Pescadores de cada porto, están elaborando o "*Plan de desenvolvemento pesqueiro de porto*", documento de planificación e de fixación de obxectivos de cada un dos portos da pesca artesanal, para o período 2003 a 2006, coa finalidade de conseguir unha mellora do desenvolvemento de cada porto e da calidade de vida dos pescadores, potenciando as accións de desenvolvemento endógeno e de recursos locais.

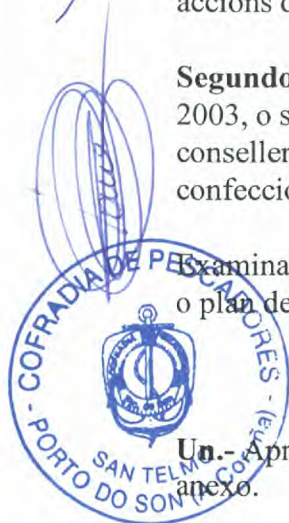
Segundo.- A confraría de pescadores de Porto do Son presentou con data novembro de 2003, o seu plan de portos, elaborado polos socios desa confraría coa axuda do persoal da consellería de Pesca e Asuntos Marítimos en toda aquilo que se lle requiriu para a súa confección, que figura como anexo deste documento.

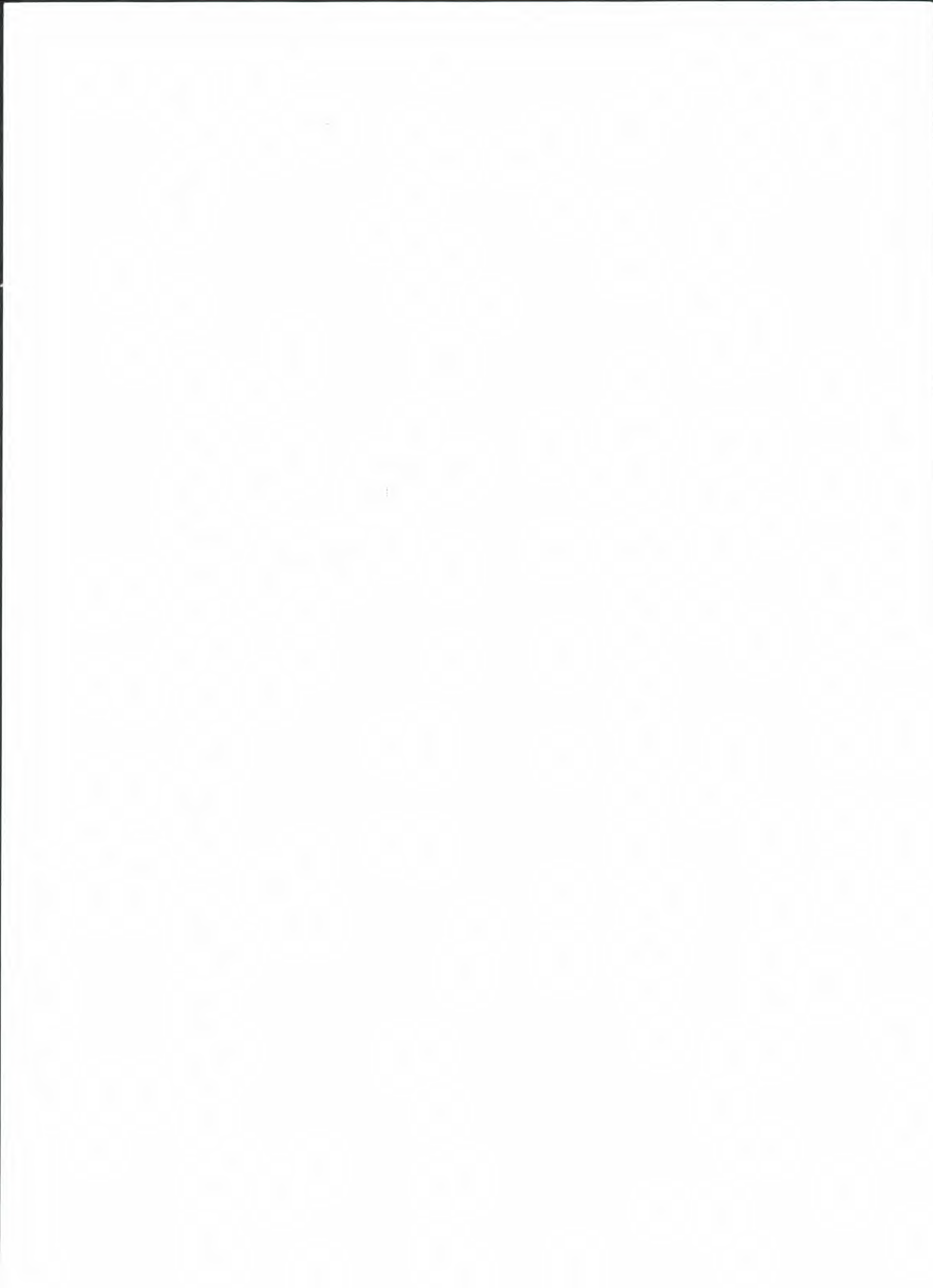
Examinado e informado na Dirección Xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro o plan de porto presentado, dando a súa conformidade, ambas partes

ACORDAN

Un.- Aproba-lo plan do porto presentado pola confraría de Porto do Son, que figura como anexo.

Dous.- Utilizar este documento como instrumento básico de planificación para as actuacións a realizar no seu período de vixencia no desenvolvemento do porto pesqueiro de Porto do Son por ámbalas dúas institucións, no ámbito das súas respectivas







competencias.

Tres.- Por parte da consellería de Pesca e Asuntos Marítimos facilitar este documento ó resto de consellerías que teñan competencias en temas que se recollen no plan de portos e informarlles sobre a repercusión que as accións previstas teñen no cumprimento final do Plan.

Catro.- A Confraría de Pescadores de Porto do Son, comprométese a colaborar e facilitar a realización das accións previstas, comprometer ós seus asociados naquelas que lles afecten máis directamente e informar a consellería sobre calquera circunstancia que afecte ó desenvolvemento do mesmo.

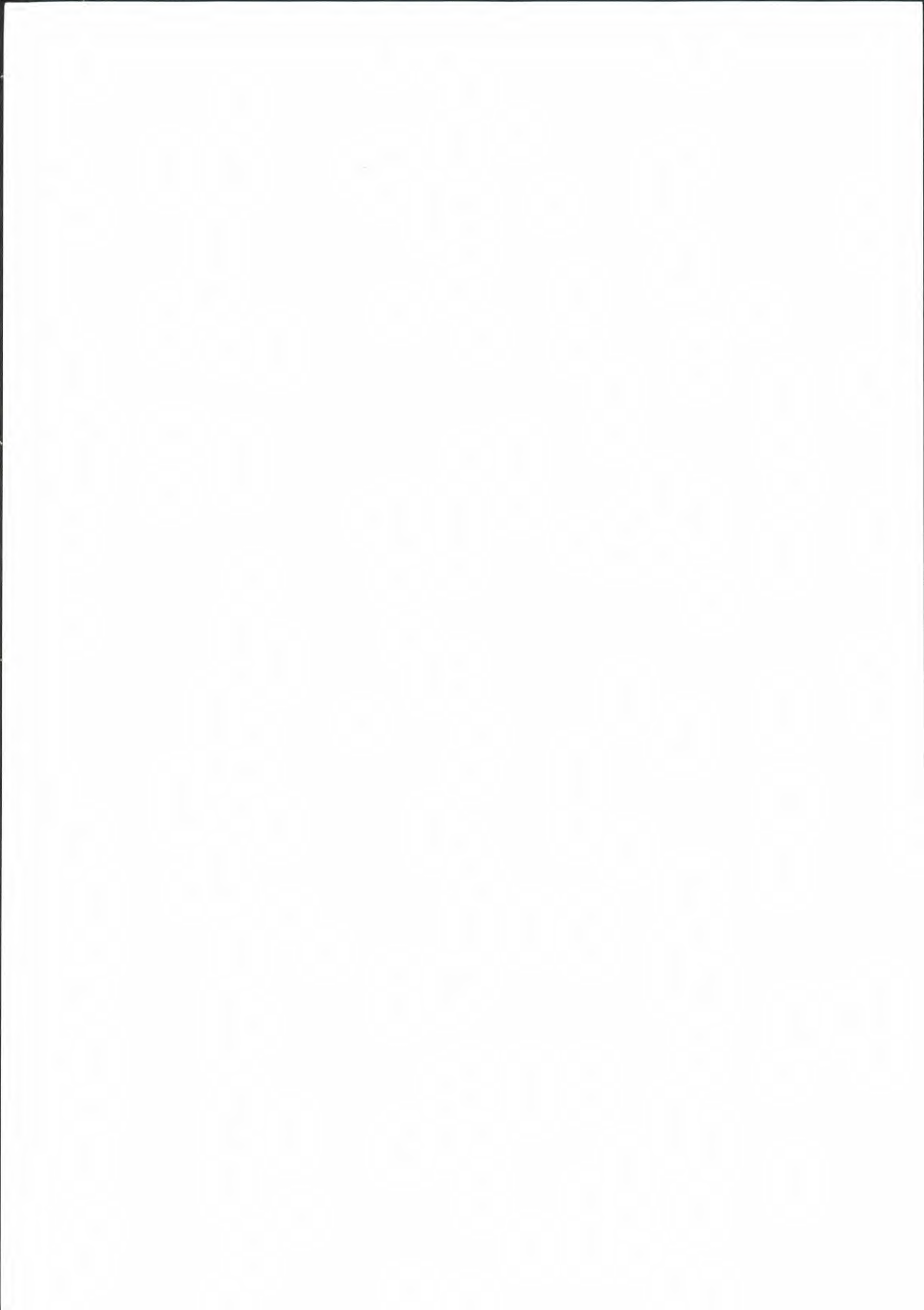
Pola consellería de Pesca e Asuntos Marítimos
O Conselleiro

Asdo: Enrique César López Veiga

Pola confraría de pescadores de Porto do Son
O Patrón maior

Asdo: Tomás Fajardo-Dacosta





PLAN DE DESENVOLVIMENTO PESQUEIRO
CONFRARIA DE PESCADORES



PORTO DO SON





ESQUEMA DO PLAN DE DESENVOLVEMENTO PESQUEIRO DO PORTO

CONFRARÍA DE:PORTO DO SON

DATA: 4 DE XULLO DO 2003

DATOS XERAIS.

1.- SITUACIÓN ACTUAL DO PORTO

ELEMENTOS FAVORABLES: A mellora das infraestructuras portuarias nos últimos anos, xunto cunha dinámica de traballo nova, provocou o incremento do valor das vendas en lonxa, pasando de 382.906,18 € en 2000 a 775.796,63 € en 2002, a pesar do parón causado polo Prestige. O incremento das capturas vendidas e dos prezos medios das especies (en especial o do polbo), significan maiores rendas para os pescadores e mellores perspectivas de futuro.

A incorporación da Confraría como socio da empresa Lonxanet Directo S.L., e o inicio da participación desta empresa na subhasta en lonxa, provocou un incremento importante nos prezos medios dos produtos.

ELEMENTOS DESFAVORABLES:

- Zona de rochas no interior do porto (CABEZA DO PEITO).
- Elevada resaca no interior da dársena os días de mar de fondo.
- Inadecuado e perigoso emprazamento da rampla de varada.
- Necesidade dun novo pantalán.
- Importante deterioro da Lonxa vella destinada a almacén de materiais e lugar de reparación de pequenas embarcacións.
- Non dispoñer dun lugar en condicións para crear un Centro de Exposición do Mar (Aula do Mar)
- Non dispoñer dunha nave para a recentemente creada Agrupación de Redeiras.
- Descarga de peixes e mariscos para a súa venda noutras lonxas.
- Abandono progresivo da actividade pesqueira por cambio de actividade ou xubilación.

2.- CARACTERÍSTICAS DO PORTO

2.1.- TIPO DE FLOTA

	Nº DE BARCOS
ARTESANAL (ata 12 m. de eslora)	51
LITORAL	4



	A PÉ	A FLOTE
MARISCADORAS/ES	21	68
PERCEBEIROS/	7	12
OURICEIROS		6
NAVALLA/LONGUEIRÓN		3
POLIQUETOS		

TRIPULANTES	ARMADORES
120	55

2.2.- ORGANIZACIÓN DO PORTO

2.2.1. INFRAESTRUCTURAS

- **RAMPLA DE ATRAQUE:** A súa construción, rematada na primavera do presente ano, incrementou a superficie útil do peirao, acondicionando para o atraque unha zona de escollera situada á veira da lonxa. É o lugar onde as embarcacións realizan a carga e descarga sen prexuízo de que a marea se atope alta ou baixa.
- **RAMPLA DE VARADA:** Con unha lonxitude de 52,50 m., é o lugar onde varan as embarcacións tanto profesionais como deportivas, utilizando carros varadoiros con rodas pneumáticas, para realizar as tarefas de reparado e pintado. É onde os buques pasan as obrigatorias inspeccións anuais e tamén é usada en momentos determinados polos barcos con dificultades (avarías ou vías de auga). Sería preciso **cambia-la de lugar**, xa que o actual asentamento atopase a carón do paseo marítimo e moi preto das casas, co perigo que esto supón, e **dotala dun sistema fixo de varada** (Cablestante) para evitar o uso de tractores.
- **DIQUE DE ABRIGO:** Está formado por un dique de escollera natural e espaldón de formigón en tres aliñacións, con unha lonxitude total de 450 m.. A construción da nova rampla de atraque aumentou considerablemente a resaca no interior da dársena os días en que existe mar de fondo. Por tal motivo faise necesario **ampliar o dique de abrigo existente entre 30 e 50 m. aproximadamente.**
- **EDIFICIO DA LONXA VELLA:** É un inmovible duns 500 m2. que a Confraría utiliza como almacén de material, onde se garda o vehículo todoterreo, o remolque isotérmico sendo utilizada como lugar de reparación polas pequenas embarcacións para evitar as inclemencias meteorolóxicas (especialmente a choiva). Este edificio, tanto exterior como interiormente, atopase nunha situación de deterioro moi importante xa que a auga nos días de choiva inunda o seu interior polo tellado, danando a estrutura, o que imposibilita a súa normal utilización, impídenos dispor de corrente eléctrica e causa unha fea imaxe na fachada marítima. Sería preciso **acometer a súa reparación interior e exterior dotándoa dun tellado sobre armazón metálico.**
- **NOVA LONXA DE PEIXES E MARISCOS:** A Confraría goza en réxime de concesión administrativa dun amplo e moderno edificio duns 1.000 metros cadrados



que alberga oficinas, baños con duchas de auga quente, cámaras frigoríficas, viveiros de marisco con auga salgada, unha zona de subhasta adaptada ás esixencias en materia de sanidade, dispón dun sistema informatizado de subhasta e nela realizase o desenvolvemento das actividades do porto e as transaccións dos produtos pesqueiros que captura a nosa flota e unha parte da doutros portos veciños como Portosín e Noia. Con este inmovible melloraron as condicións hixienico-sanitarias e laborais dos mariñeiros, e a súa calidade de vida, contribuíndo a humanizar e dignificar o traballo do pescador. A pesares destas melloras sería necesario **dotar á Nova Lonxa con un túnel de conxelación e con un sistema de filtrado e refrixeración da auga salgada dos viveiros.**

- **NAVE DE USUARIOS E CONFRARÍA DE PESCADORES:** Neste edificio de 45,20 m. de largo por 12,60 m. de ancho, aséntanse catorce departamentos de usuarios de 30 m² cada un, destinados a depósito de pertreitos de pesca, e o Local Social da Confraría que ocupa unha superficie duns 130 m². aprox., consta de baixo e planta, está dotado con tres despachos (Patrón Maior, Secretario e despacho de buques), unha oficina de atención o público con tres postos de traballo, un salón de actos con capacidade para 50 persoas, un arquivo xeral de 27,50 m². e catro aseos.
- **SURTIDOR DE GASÓLEO-B:** Un dos servicios máis importantes que poida ter un porto pesqueiro é dispoñer dun surtidor de gasoil. O de Porto do Son (un dos poucos que está administrado pola propia Confraría) na actualidade, en horario de 13:00 a 20:30, préstaselle servicio a tódalas embarcacións da localidade e doutros portos como son Portosín e Noia. A unidade de Salvamento Marítimo “Salvamar Atlántico”, con base permanente no noso porto, dispón da posibilidade de suministro durante as 24 horas do día.
- **PANTALÁN:** As embarcacións das listas 3^a e 7^a, menores de 6 m. de eslora, disfrutan de 45 puntos de atraque nun pantalán, de 48 m. de lonxitude e 2 m. de ancho, anclado con pilotes cilíndricos de aceiro situado no interior da dársena portuaria e no cal o Ente Público Portos de Galicia xa ten adxudicada a totalidade das prazas. A carencia que presenta esta instalación e non **dispor dun sistema de fondeo en cadea** o que obriga a cada un dos usuarios a utilizar a súa propia áncora co conseguinte desorde no pantalán e a existencia de cabos a flote que dificultan o atraque das embarcacións.
- **DÁRSENA PORTUARIA:** Na zona interior da dársena, onde se asentan o pantalán e a rampla de varada, existe un múelle en bo estado (situado a carón da edificio da lonxa nova e os departamentos de usuarios) do que uns 30 m. encóntrase sen firme na súa base e de non ser reparado con prontitude, derrumbarase en calquer momento e podería bloquear a entrada e saída das embarcacións á dársena interior. Este feito púxose en coñecemento de Portos de Galicia e segundo as informacións que se nos facilitaron a reparación vaise acometer con rapidez. Sería preciso trasladar o emprazamento da actual rampla de varada, derribando a existente e asentando nese lugar un novo pantalán para poder ofertar novas prazas de atraque para embarcacións deportivas de pequeno porte, actuación que xa recollía o proxecto inicial de remodelación da dársena portuaria pero que non se levou a cabo pola falla de espacio.



2.2.2.- PESCA

A flota de Porto do Son poderíase dividir en catro sectores ben definidos: os que se dedican todo o ano á pesca con NASAS DO POLBO, os dedicados todo o ano ós MIÑOS, os que entre Outubro e Marzo participan na campaña do MARISCO de Noia e os de RECURSOS ESPECÍFICOS (percebe, ourizo e navalla). Algunhas embarcacións, en especial as de menor porte, soen alternar todas as artes antes mencionadas.

Contamos con 3 embarcacións que se dedican á explotación do Ourizo, 2 á explotación do Longueirón e Navalla e 8 á explotación do Percebe. Tamén existe 1 embarcación que se dedica á NASA DA FANECA nos meses de verán.

A bordo das embarcacións faise unha primeira clasificación por tamaños e especies. Posteriormente na lonxa, antes de pesar o produto, clasifícase segundo uns criterios establecidos en función das necesidades do mercado. Actualmente o polbo clasifícase en 2 tamaños: mais de 2 Kg. e menos de 2 Kg. A clasificación do percebe faise tamén en 2 tipos: grande e pequeno. No momento da pesada procedese ó etiquetado dos produtos da pesca e colócanse para a subhasta en caixas plásticas.

So as embarcacións que puntualmente se dedican ás nasas da faneca e ás betas dispoñen de xeo a bordo que adquiren en sacos na Confraría antes de saír para o mar.

Algunhas embarcacións dispoñen dun pequeno viveiro a bordo para poder gardar e conserva-lo marisco vivo ata a súa chegada a porto.

2.2.3.- COMERCIALIZACIÓN

Habitualmente o desembarco das capturas da flota de Porto do Son faise no mesmo porto. Hai algunhas embarcacións que teñen autorizado no seu Permex o marisqueo na zona IV, e cando participan na campaña marisqueira, desembarcan as capturas no porto de Noia ou no do Freixo. A flota dedicada os artes de enmalle, aínda que desembarca as súas capturas no Son, comercializa as mesmas na lonxa de Ribeira.

En lonxa contase cunha *vendeduría que xestiona a propia Confraría*.

Os compradores habituais de Porto do Son son aproximadamente entre 5-10 de frecuencia diaria e uns 20 compradores esporádicos.

Unha vez realizada a poxa cada comprador encargase de prepara-la súa adquisición.

Os mercados ós que se dirixen as capturas normalmente son industrias de conxelar, mercados ou prazas, cetarias e venda directa a consumidores finais (Lonxanet).

Diante dos problemas que había para á comercialización dos produtos motivados pola falta de compradores na lonxa, xa que hai armadores que optan por vende-las súas capturas noutra lonxa (Riveira), tomase a determinación de buscar algunha formula para mellorar tal situación, que en algún momento chegou a ser complicada, cun descenso importantísimo das vendas en lonxa.

*Unha das saídas que se buscou, a parte de iniciar contactos con compradores doutras lonxas, foi a de acordar pór en marcha un proxecto de comercialización directa mediante a participación dunha empresa denominada **Lonxanet Directo S.L.***



Este sistema de comercialización directa ten o seguinte procedemento:

- Lonxanet realiza o pedido á confraría intervindo na subhasta como un comprador mais, adquirindo o produto na poxa.
- Unha vez adxudicado o produto, realízanse os traballos loxísticos necesarios para garantirlle ó cliente final unha recepción idónea do produto.

O procedemento que se segue neste caso é o seguinte:

-Empregando unha caixa de polispán, colócase no interior da mesma unha bolsa de xel conxelado, nunha cantidade que irá en función do número de pezas de peixe e marisco que leve a caixa.

-Posteriormente tápase o produto, ben con un film plástico ou un pano húmido en auga salgada.

-Na tapa da caixa vai pegada unha bolsa de xeo seco.

- Todo ó redor da tapa cerrase con cinta de embalar para que non haxa perda de frío.

-Ademais emítese un certificado de orixe por cada envío, onde se indica o peso, data de captura, expedición e que dita especie foi capturada nas costas de Porto do Son empregando métodos artesanais. Ademais acompáñase a correspondente etiqueta, garantindo deste xeito a trazabilidade do produto (o consumidor final pode coñecer, si así o desexa, que embarcación capturou o peixe ou marisco que está consumindo)

-A empresa encargada de recollelos pedidos é SEUR que garante á máxima rapidez na entrega dos mesmos (antes das 13,30 horas do día seguinte á compra na lonxa).

Actualmente a Confraría está estudando a posibilidade de **montar unha pescadería no edificio da lonxa** para poder absorber parte do peixe e marisco descargado no porto pero que se comercializa na lonxa de Ribeira.

2.2.4.- SERVICIOS

Os servizos que se ofertan os usuarios do porto e os socios da confraría son os seguintes:

CARROS VARADOIROS CON RODAS PNEUMÁTICAS.- Resulta o método de varada habitual da flota. Dispoñemos de 3 tipos de carros varadoiros: 2 pequenos para embarcacións tipo bote ou planeadora, 2 para embarcacións de mediano porte e 2 para embarcacións de ata 20 Tm. O deterioro de algún deles é bastante importante debido a que están expostos o efecto da intemperie durante todo o ano.

SERVICIO DE CARNADAS.- Préstaselle o servizo ás embarcacións que se dedican ás nasas. Normalmente compramos a carnada mediante intermediarios noutros portos do cerco ou conxeladores.

SERVICIO DE XEO.- Compramos o xeo á Confraría de Portosín e introducímolo en sacos que gardamos na cámara de fresco. Este servizo é utilizado principalmente polos compradores e pola flota que se dedica ás betas e á nasa fanequeira.

SERVICIO DE PERTREITOS.- Dispoñemos dun stock de pertreitos para os socios adquirindo lotes de botas, roupas de auga e traxes de neopreno para percebeiros a prezos de fábrica e dando facilidades de pago (o socio compra o que necesita e paga, dentro dun tempo prudencial, cando economicamente lle ven ben), sen que a Confraría obteña ganancia polo servizo que presta.



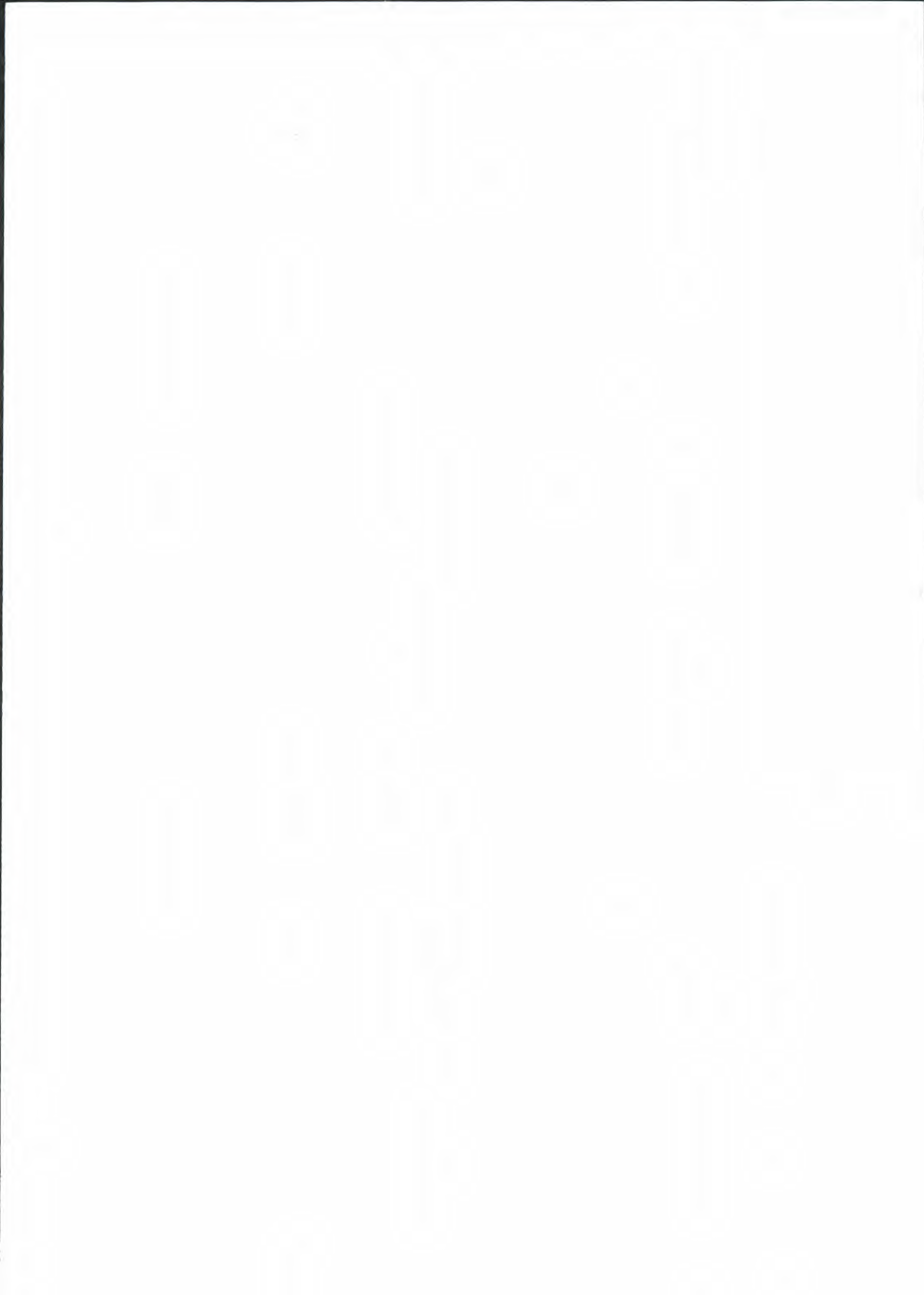
SERVICIO DE VIXIANCIA.- Para control e vixilancia dos bancos marisqueiros por terra dispónse dun vehículo todoterreo. Temos contemplada a posibilidade de contratación dun garda pesca marítimo durante algún mes do verán.

LONXA DE PEIXE E MARISCO.- A maior parte das transaccións que se fan na lonxa son de capturas dos barcos con porto base en Porto do Son, pero tamén é frecuente que barcos de Portosín e Noia, en especial os que se dedican ó polbo, realicen as súas vendas nesta lonxa, por mor dos prezos que se alcanzan en subhasta. Os usuarios da lonxa tamén dispoñen duns viveiros con auga salgada onde poder gardar provisionalmente o marisco que capturan, cámaras de conservación e conxelación e dun tren de lavado de caixas.

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.- Servicio que se presta a tódalas embarcacións con base no porto de O Son e a algunhas de Portosín e Noia. A Confraría actúa como axente expendedor de Repsol.

SERVICIOS ADMINISTRATIVOS E DE ASESORAMENTO ÓS SEUS AFILIADOS.- Realízanse tódolos traballos administrativos e xestións inherentes a actividade pesqueira e deportiva de tódolos seus afiliados.

ORGANIZACIÓN DE CURSOS FORMATIVOS. A Confraría solicita normalmente á Consellería de Pesca, o I.S.M. e o Fondo de Formación a realización de cursos formativos.



3.- OBXECTIVOS DO PLAN DE PORTOS

3.1.- INFRAESTRUCTURAS

A construción dunha nova rampla de varada con explanada adxacente localizada no lugar denominado CABEZA DO PEITO, debidamente valada para impedir o acceso a persoas non autorizadas, que incorpore un sistema fixo de varada de embarcacións (cablestante), que albergue un amplo almacén onde poder gardar e protexer da intemperie as máquinas e utensilios utilizados na varada das embarcacións (hidrolavadora, soldadora, compresor de aire, "amoldadoras", ferramentas, andamos, calzos para barcos, alargadeiras eléctricas, carros varadoiros, etc.), evitaría os riscos e perigos que supón para os veciños e viandantes o emprazamento da actual rampla e faría útil e segura unha zona de rochas perigosa para a navegación.

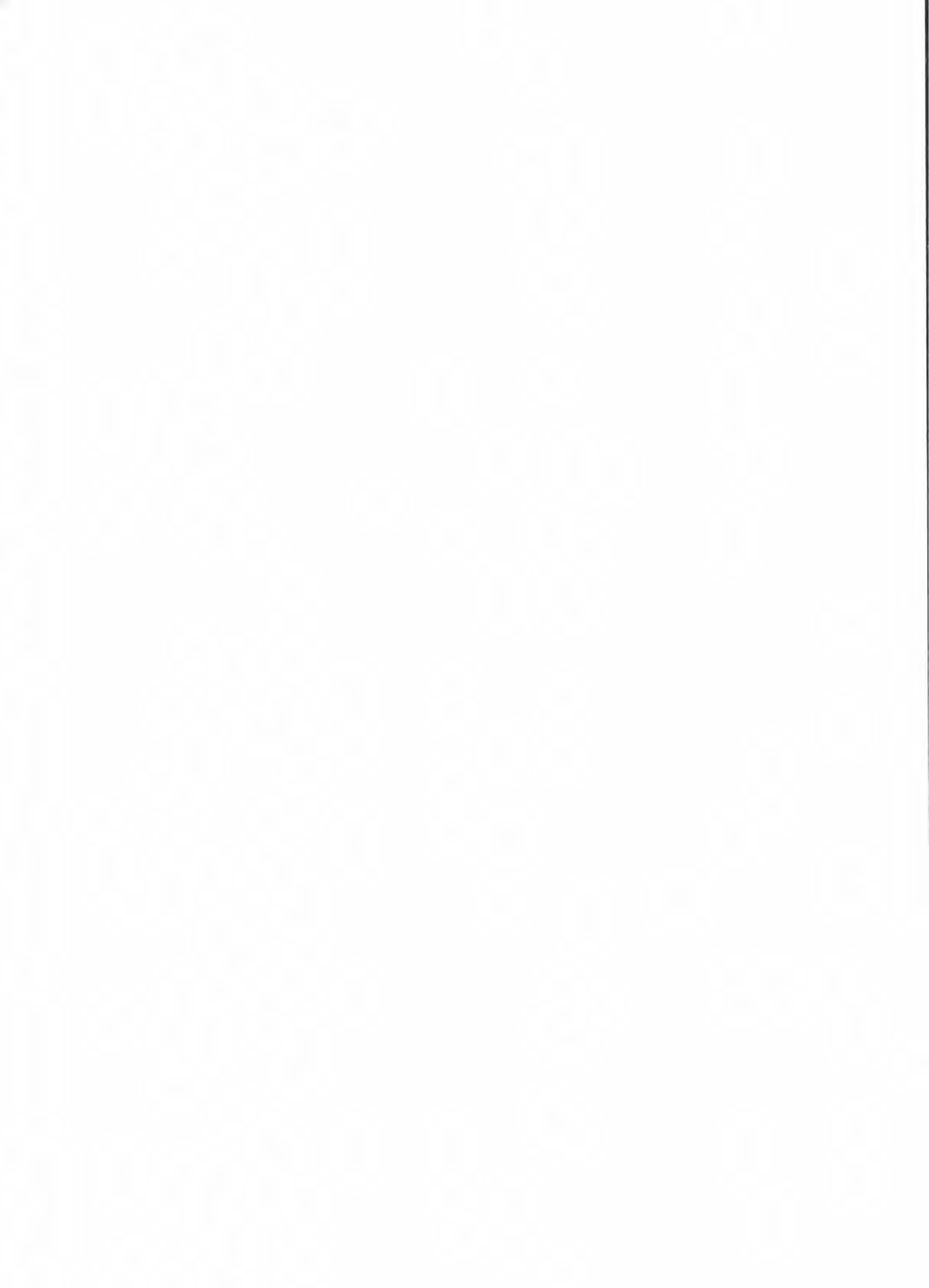
O derribo da rampla de varada actual para á instalación nese lugar dun pantalán, daría un gran impulso á economía de Porto do Son xa que elevaría a oferta de puntos de atraque para embarcacións deportivas de pequeno porte, xeraría riqueza para todo o tecido empresarial (incluída a pesca, os talleres mecánicos e de reparación, a hostalería, a alimentación, etc.) e crearía postos de traballo xa que o aumentar o número de persoas que se achegan á localidade, aumenta a demanda de servizos e o consumo.

A ampliación de 50 m. do dique de abrigo conseguiría minimizar os efectos da forte resaca e da ondaxe existentes no interior do porto os días de mar de fondo evitando o perigo que eso supón (maior risco de rotura de amarras nas embarcacións), tendo en conta que pola súa situación xeográfica o porto de O Son é un porto moi afectado polos temporais ó atoparse na zona exterior da Ría e estar rodeado de baixos rochosos.

A instalación dun Túnel de Conxelación no interior do edificio da Nova Lonxa de Porto do Son adaptado ó espazo que ocupa o almacén de exportadores contiguo ás cámaras frigoríficas xa existentes revertería directamente no beneficio económico do sector abaratando os custos de explotación, contribuiría a que podamos ofrecer un mellor servizo de carnadas e axudaríanos a adaptarnos e afrontar con maior determinación e seguridade os retos de futuro que se nos presentan no eido da comercialización.

Á reparación e o acondicionamento do edificio onde se emprazaba a antiga lonxa para destinala a almacén, a lugar de reparación de pequenas embarcacións e a Aula Do Mar, é algo que a Confraría e o sector necesitan, xa que as condicións actuais de deterioro imposibilitan o seu uso e utilización, o que redundará no beneficio socioeconómico de todo o pobo de Porto do Son porque a creación da Aula do Mar potenciaría o turismo e melloraría a imaxe ruínosa que ofrece un edificio situado en plena fachada marítima.

A construción dunha nave para redeiras na explanada portuaria daríalle un gran impulso á recentemente constituída Agrupación de Redeiras, potenciaría o emprego feminino dun sector vinculado o mar e beneficiaría os pescadores porque ó concentrarse a demanda de reparación e nova construción de artes de pesca na localidade, abarataríanse os custos de explotación do sector pesqueiro.



3.2.- ORGANIZACIÓN DA PESCA

FLOTA	<p>O obxectivo fixado para a flota é a súa renovación e adopción de medidas que a fagan máis segura.</p> <p>Nos vindeiros anos está previsto que haxa unha renovación importante da flota debido a que moitas embarcacións teñen unha antigüidade de máis de 30 anos ou preto deles, có cal os armadores vanse ver na obriga de ter que afrontar a renovación da flota si se quer continuar coa actividade pesqueira. Hai que ter en conta que hoxe en día a idade media dos mariñeiros do porto é bastante elevada, o que fai acender tódalas luces de alarma sobre a inmediata planificación do porto, facendo a actividade pesqueira o mais atractiva posíbel para que a xente nova poida incorporarse e traballar en condicións óptimas, humanizando o mais posible a actividade pesqueira.</p> <p>No aspecto de seguridade é necesario a dotación de equipos de seguridade tanto individuais como colectivos para as embarcacións, basicamente equipos de comunicación, radares, GPS, radiobalizas, chalecos e traxes de augas con frotabilidade.</p>
TRABALLO	<p>Non existe actualmente ningunha agrupación creada dentro do seno da Confraría. Informouse a todos os sectores da posibilidade de constituírse en agrupacións sectoriais, cousa que non foi atendida polos interesados xa que consideran que os seus intereses están perfectamente representados e defendidos pola propia Entidade.</p> <p>A Confraría de Porto do Son ten autorizado un plan de explotación do recurso específico do Percebe e tres plans conxuntos : Ourizo, Navalla-Longueirón e marisqueo.</p> <p>Ante as carencias económicas da Confraría para poder contratar un garda-pesca a tempo total, son os propios profesionais os que realizan as tarefas de vixilancia dos bancos percebeiros, algo que eles mesmos acordaron en asemblea e por unanimidade.</p> <p>Para a vixilancia terrestre a Confraría dispón dun vehículo todoterreo que foi subvencionado pola Exema. Deputación Provincial.</p> <p>Para poder combater o furtivismo por mar, que é unha das actividades ilícitas que mais nos prexudica, sería de vital importancia poder dispoñer dunha lancha de vixilancia ca que conseguiríamos disuadir e diminuír a acción dos furtivos, cos beneficios económicos que eso reportaría para os propios mariscadores. Con esta embarcación poderíamos participar máis activamente na vixilancia dos plans conxuntos de explotación.</p>



3.3.- COMERCIALIZACIÓN

O obxectivo do plan de desenvolvemento pesqueiro no referido á comercialización é o de mellorar o valor dos produtos vendidos pola flota, actuando en tres direccións:

- 1.- Mellora da calidade do produto mediante un adecuado manexo do peixe a bordo.
- 2.- Incorporación de valor engadido mediante un primeiro procesado do produto.
- 3.- Incremento do valor do produto mediante a comercialización directa.

A primeira liña de actuación basease nunha mellora da formación do pescador ca intención de mentaliza-lo de que unha mellor conservación e manexo do peixe a bordo evita a perda de calidade do produto o que repercute no seu propio beneficio económico.

A segunda liña de actuación basease na realización dun primeiro procesado do produto por eviscerado e conxelación como é no caso do polbo, por extracción da parte que ten valor comercial como é no caso do ourizo coa extracción da gonada, e por poder realizar unha mellor presentación cara o mercado utilizando unha embalaxe máis axeitada ou identificando o produto baixo unha denominación de orixe.

A terceira liña supón continuar co traballo realizado ata o de agora coa comercialización a través de Lonxanet e intentar aproveitar a canle da comercialización directa a través de pescaderías e marisquerías gestionadas pola propia Confraría. O dispoñer duns viveiros de auga salgada con un sistema de filtrado e refrixeración (mini cetáreas) permite regular a oferta o contar con instalacións que poden facer de reguladores, que xunto co coñecemento anticipado da demanda do produto polos pedidos que realiza Lonxanet, facilita unha regulación da pesca. Nesta liña a actuación prevista é a instalación dunha **mini cetárea** (adequación dos viveiros xa existentes) que funcione como depósito regulador da oferta de crustáceos. Esta instalación vai permitir, ademais de regular a oferta, atender pedidos dun maior volume, e poder acumular en boas condicións o produto de varios días.

O aumento dos servizos que unha lonxa pode ofertar (sistema automatizado de subhasta, cámaras de refrixeración, túnel de conxelación, servizo de xeo, mini cetáreas, etc.) vai a facer máis atractiva a subhasta para os compradores, podendo incluso substituír a presenza física dos mesmos, xa que poden comprar á distancia evitando así o desprazamento e adecuar o transporte ó volume de compras porque se lle ofrece a posibilidade de almacenamento dun día para outro, co cal o número de compradores é probable que aumente.



3.4.- SERVICIOS QUE SE PRESTAN NO PORTO

Os obxectivos do plan de desenvolvemento pesqueiro do porto de Porto do Son son o de mellorar os servicios xa existentes, cubrir as novas necesidades, potenciar a actividade pesqueira, aumentar as condicións laborais e de seguridade e hixiene dos traballadores do mar e buscar un maior beneficio económico que dignifique esta profesión, facéndoa mais humana e atractiva para a xuventude. Conscientes da dimensión do porto e da flota, buscase en todo caso abrir o máis posible os servicios a outros sectores alleos á pesca, que permitan facer rendibles os servicios de maneira que aínda que de xeito compartido estean dispoñibles para os pescadores.

Por outra parte tendo en conta a prevista renovación da flota e das novas instalacións e equipamentos que inclúe o plan, buscase que os servicios complementen todas estas actuacións facilitando as tarefas de mantemento e diversificando actividades.

Con este plan tamén se busca potenciar o turismo, que supón unha fonte alternativa de ingresos, xa que directa ou indirectamente beneficia a todo o tecido empresarial de Porto do Son, incluída a pesca e o marisqueo.

4.- PLAN DE INVESTIMENTOS

4.1.1.- ACTUACIÓN: Mellora dos servizos de apoio ás actividades pesqueiras: Construcción dunha nova rampla de varada con explanada adxacente.

DESCRIPCIÓN:

A rampla de varada actual, lugar onde as embarcacións, tanto profesionais como deportivas, realizan as tarefas de pintado e reparación, atópase a carón do novo paseo marítimo. A acción de subida e baixada de embarcacións de ata 20 Tm. utilizando carros varadoiros con rodas pneumáticas e arrastrados por tractores mediante cables de aceiro supón un elevado perigo para os viandantes, que curiosamente se achegan para observar a manobra, xa que a importante forza de tensión á que se ven sometidos os cables e os carros eleva enormemente o resgo de que se produza algún tipo de accidente. O uso de máquinas de auga a presión para o lavado das embarcacións e de “amoldadoras”, “desbarbadoras”, etc. para o pulido e reparación tamén xera unha incómoda polución para os residentes na zona marítima de influencia, especialmente nos días en que o nordés é vento predominante, o que ocasiona un arrastre de partículas desprendidas cara a o interior do casco urbano.

Existe unha zona de rochas no interior do porto denominada CABEZA DO PEITO que descubre case a súa totalidade en baixamar, localizada entre o peirao onde se asenta o surtidor de gasóleo B e o contradique de contención de areas, transcorrendo en paralelo a este último, e que, aparte de conformar unha zona inútil e inhábil dentro do porto, supón un perigo de embarrancar para as embarcacións que se achegan a surtirse de combustible, xa que dita zona queda completamente cuberta con marea alta.

A obra a realizar consistiría no réxeo da Cabeza do Peito (situada a cota +3) para crear unha explanada adxacente (duns 1.000 m².) e na construción dunha rampla de varada, que transcorrería en paralelo ó contradique de contención de areas, cunha lonxitude aproximada duns 50 m. e un ancho duns 20 m., sen sobrepasar a lonxitude do contradique.

A nova explanada estaría debidamente valada para impedir o acceso a persoas non autorizadas, incorporaría un sistema fixo de varada (tipo cablestante) e disporía dun amplo almacén onde poder gardar e protexer da intemperie as máquinas e utensilios utilizados na varada das embarcacións (hidrolavadora, soldadora, compresor de aire, "amoldadoras", ferramentas, andamos, calzos para barcos, alargadeiras e prolongadores eléctricos, carros varadoiros, etc.), evitando así os perigos e incomodidades que supón para os veciños e viandantes o actual emprazamento.



4.- PLAN DE INVESTIMENTOS

4.1.2.- ACTUACIÓN: Instalacións de refrixeración e conxelación: Túnel de conxelación.

DESCRIPCIÓN:

A nosa Entidade ofrece, entre outros, un servizo permanente de carnada conxelada para as embarcacións que se dedican ás nasas e ó palangre e tamén compra e conserva xeo en sacos que despois utilizan as embarcacións dedicadas as artes de enmalle para mellorar a presentación e conservación das capturas antes da súa venda. O servizo de xeo tamén é utilizado polos compradores.

A Confraría busca abaratar o máximo posible cada caixa de carnada que vende para que os custos de explotación das embarcacións que necesitan deste servizo sexa o mínimo. Para lograr este obxectivo adquire partidas importantes de carnada (no ano 2002 compramos 5.538 caixas) que despois conxela na cámara de que dispón.

Para facer atractiva a subhasta e ter o maior número de compradores posibles na nosa rula, feito que reverte na mellora da comercialización e incrementa o prezo dos produtos pesqueiros, ofrecémoslle os mesmos a posibilidade de poder utilizar os servizos que dispensamos; así, nalgúns momentos determinados, atopámonos ca necesidade de ter que conxelar e almacenar durante varios días o polbo que adquiriron na poxa

A acción de conxelar nunha soa vez, partidas dun volume importante utilizando a cámara de conxelado, xéranos un elevado consumo enerxético xa que, por mor das características técnicas da instalación (espacio útil e temperatura de traballo), necesítanse moitas mais horas do que sería normal para que o proceso de conxelación se complete. Tamén por este motivo, como a forma de utiliza-la, aumenta o perigo de estrago do produto no transcurso do proceso.

No edificio onde se alberga a Nova Lonxa existen uns almacéns para exportadores que nunca foron ocupados polos mesmos, que a día de hoxe encóntranse baleiros e onde se pode apreciar un progresivo deterioro motivado pola falla de uso.

Aproveitando a superficie do almacén que se encontra anexo á cámara de fresco, propónse construír un túnel de conxelación para produtos pesqueiros con porta corre道ira, equipo de emerxencia e seguridade nun recinto en panel lacado e con un espesor de lacado de 150 mm.

O equipamento frigorífico estaría composto por:

- *Unidade condensadora refrixerada por aire S6H-20.2 Y*
- *Equipo evaporador con tren de ventilación de tipo mural*
- *Cadro eléctrico xeral de forza e manobra*
- *Accesorios completos de instalación*

As características do túnel serían as seguintes:

- | | |
|--------------------------------|-------------------|
| 1. DIMENSIÓN S : | 4 x 3 x 2,6 mts. |
| 2. SUPERFICIE: | 12 m ² |
| 3. VOLUME: | 31,2 mts. |
| 4. TEMPERATURA DE ENTRADA: | 15° C |
| 5. TEMPERATURA DE CONXELACIÓN: | - 35° C |
| 6. CAPACIDADE DE CONXELACIÓN: | 1000Kg/ciclo |
| 7. NÚMERO DE CICLOS DÍA : | 2 |



4.- PLAN DE INVESTIMENTOS

4.1.3.- ACTUACIÓN: Instalacións de almacenamento: Reparación e acondicionamento do edificio da Lonxa Vella.

DESCRIPCIÓN:

A Confraría de Porto do Son goza en propiedade dun inmoble que se compón dun único volume en Planta Baixa con unha superficie útil de 494,35 m² e unha superficie construída de 534,75 m², localizado no peirao, onde se aloxaba a antiga lonxa de contratación de peixes e mariscos.

Na actualidade dedicase a almacén onde a Confraría garda algúns carros varadoiros, o vehículo de vixilancia, o remolque isotérmico, Caixas, envases de plástico e madeira, andamos e calzos para a varada dos barcos, elevador eléctrico, máquina de soldar, compresor de aire, as ferramentas, etc., e é onde as embarcacións de menor porte realizan as tarefas de reparación e pintado evitando as inclemencias meteorolóxicas.

Actualmente este edificio atópase nun estado importante de deterioro xa que a acción da intemperie e os frecuentes temporais que nos afectan incidiron negativamente sobre a cuberta do tellado, que estaba formada por placas asfálticas, varrendo “literalmente” do mesmo este tipo de material.

Como o teito do edificio esta formado por dúas placas de formigón nun plano inclinado con converxencia cara ó centro (menor altura), a unión destas o non ser estanca permite que nos días de choiva haxa unha gran filtración de importantes cantidades de auga o seu interior co conseguinte deterioro para o conxunto da instalación, tanto na parte eléctrica como na propia estrutura.

Todo isto imposibilitáanos a utilización da totalidade do local para almacén e impídenos poder dispoñer de corrente e luz eléctrica cando se realiza o pintado e reparación das pequenas embarcacións.

A Confraría “San Telmo” de Porto do Son non ten posibilidades económicas para poder acometer por sí mesma o arranxo ou reparación deste local.

A obra a realizar, mantendo a estrutura actual, consistiría na dotación dunha nova cuberta que vertera a auga cara a o exterior, na reposición do acrisolamento existente, na reparación da deteriorada instalación eléctrica e do pintado interior e exterior do inmoble.

De acometer a Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos o acondicionamento do edificio, a nosa Entidade está moi interesada en poder habilitar uns 200 m² para a creación nesa superficie dun centro de exposición dedicado ó mar (*Aula do Mar*) nun pobo vinculado historicamente o mesmo e que se ningún tipo de dúbida potenciaría a oferta cultural e turística de Porto do Son, o que xeraría riqueza e postos de traballo trala catástrofe económica do Prestige.



4.- PLAN DE INVESTIMENTOS

4.1.4.- ACTUACIÓN: Lonxas e instalacións para a primeira venda. Equipamento necesario: sistema de refrigeración e filtrado de auga para os viveiros.

DESCRIPCIÓN:

O edificio da Lonxa Nova dispón de tres viveiros para crustáceos e mariscos cunhas seguintes dimensións: 180 x 86 x 50 cm., 176 x 86 x 50 cm. e 168 x 86 x 50 cm. No seu conxunto terían unha capacidade para poder albergar o redor de entre 1.000 e 1.500 Kg. de crustáceos.

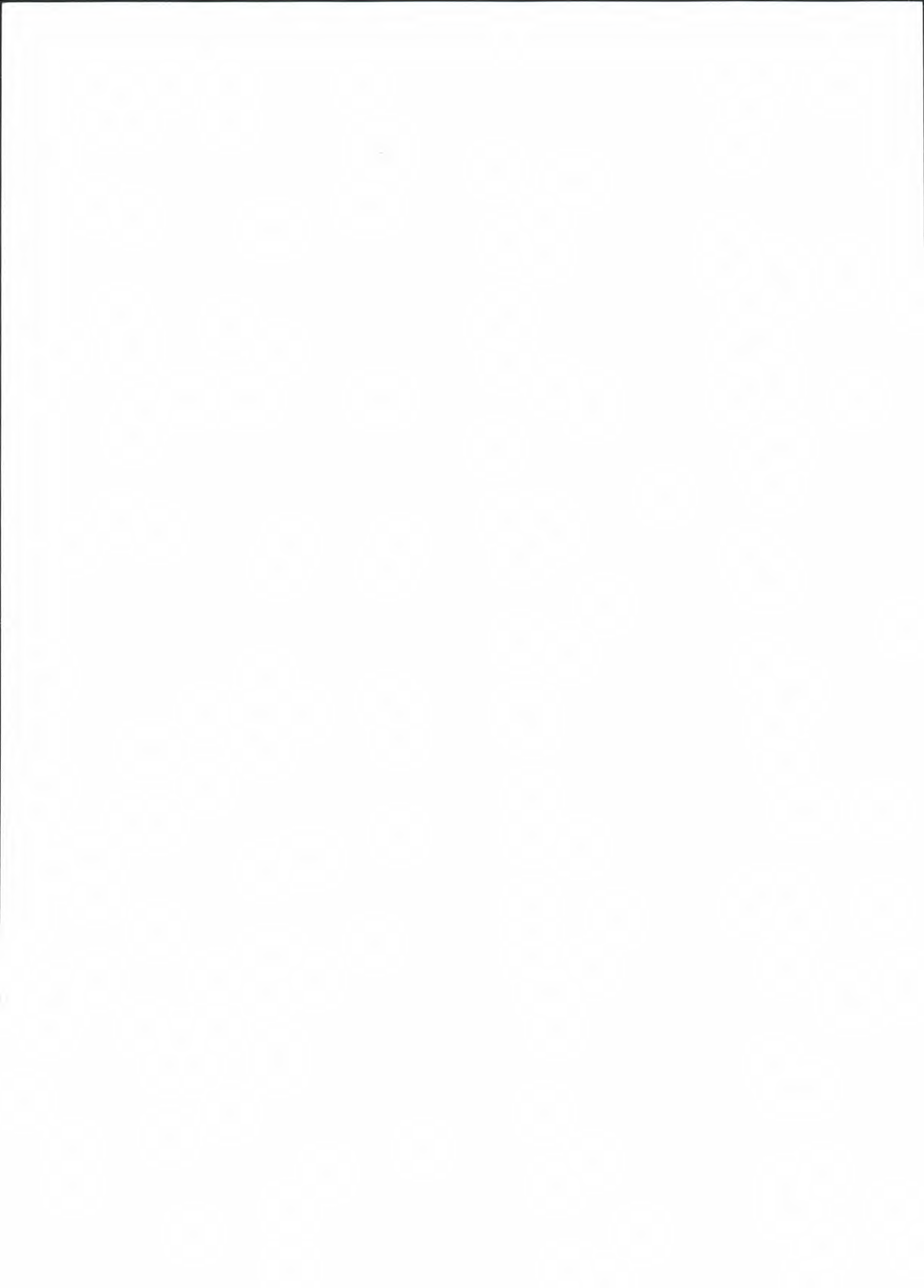
Dende que a Confraría se integra en Lonxanet Directo S.L. atópase ca necesidade de ter que almacenar por un período de tempo, nunca superior a unha semana, certas cantidades de crustáceos como centola, bogavante e langosta. Por tal motivo ten que adquirir unha bomba de succión “tipo piscina” para poder encher de auga salgada os viveiros e instalar un sistema de oxixenación para os mesmos, xa que a rede de auga salgada que se instalou inicialmente cando se construíu a nova Lonxa nunca chegou a estar operativa (recentemente a Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos cedunos dúas potentes bombas de succión con un caudal de 60 metros cúbicos/ hora).

Cando temos almacenado marisco nestes viveiros, os excrementos dos animais (aporte de amoníaco e outros compoñentes tóxicos) e o efecto da climatoloxía en época estival (aumento da temperatura da auga) incrementan a mortalidade o que nos obriga ó vaciado e renovación constante da auga, algo sumamente molesto xa que como non é un sistema fixo esíxenos diariamente, e incluso os fins de semana, ter que estender manualmente as mangueras e bomba da auga, a unha distancia duns 50 m. (distancia entre os viveiros e o punto mais preto do mar).

Por tales motivos sería necesario dotar os viveiros existentes cos elementos necesarios para unha adecuada refrixeración e un correcto filtrado da auga salgada creando así unha cetárea de circuíto pechado, que nos axudaría a afrontar con garantías o reto da comercialización, e os pescadores disporían dun lugar onde poder gardar o marisco capturado para a posterior venda, sen resgo de roubo en épocas onde este acada un alto valor comercial (acción delictiva frecuente no Nadal e no verán). Os compradores tamén se verían beneficiados porque poderían participar na subhasta sen estar presentes, comprando o marisco que despois poderían gardar nos viveiros.

A instalación constaría dos seguintes elementos:

- Vaso de compensación de 500 l. de capacidade con dobre fondo
- Filtro mecánico con 2 capas de foamex de 5 cm.
- Filtro biolóxico con carga de 250 l. de biobolas, dobre fondo, separador de urea TF-5000 B, xerador de ozono de 250 mg.
- Equipo de frío de 1 cv III, con serpentín, compresor, dobre válvula de expansión, termóstato de alta e baixa
- Soporte parede e cadro eléctrico
- Bomba de recirculación de auga de 1,5 cv II
- Distribución de auga con 6 venturis, colector xeral de aspiración a pilóns, medidor de salinidade e dobre fondo de PVC nos pilóns



4.-PLAN DE INVESTIMENTOS

4.2.- AVALIACIÓN ECONÓMICA:

A avaliación económica dos custes e do mantemento das infraestructuras incluídas no presente Plan e que a continuación se mencionan, deben de ser feitas polos técnicos especializados na materia:

- **Reparación e acondicionamento do edificio da antiga lonxa.**
Orzamento estimado 120.000 €
- **Nave de redeiras.**
Orzamento estimado 150.000 €

TÚNEL DE CONXELACIÓN	45.000 €
<i>Gastos de corrente eléctrica</i>	800 €/mes
<i>Contrato de mantemento</i>	

O proceso de conxelar utilizando este equipo frigorífico supoñeríanos un aforro aproximado dun 40 % con respecto o método utilizado actualmente (cámara de conxelar).

CETÁREA DE CIRCUITO PECHADO	12.000 €
<i>Consumo eléctrico</i>	200 €/mes
<i>Mantemento</i>	300 €/ano

CONSTRUCCIÓN DUNHA RAMPLA DE VARADA E EXPLANADA ADXACENTE CON UN AMPLO ALMACÉN.

Orzamento estimado:

Alamcen 200 m2	150.000 €
Cablestante (de 25 Tm.)**	45.000 €
Total	195.000 €

Gastos de mantemento **300 €/ano**

** Inclúe o custe da maquinaria e a obra civil.

Con este servizo os armadores aforrarían o custe do tractor (36 €) que necesitan para subir e baixar as súas embarcacións cada vez que as varan. Algunha das embarcacións de maior tonelaxe necesita ata 2 tractores (72 €). Tamén se evitarían os perigos que acarreean estas manobras.

LANCHA DE VIXILANCIA **30.000 €**



4.- PLAN DE INVESTIMENTOS

4.3.- AVALIACIÓN SOCIAL:

Os beneficios, tanto económicos como sociais, que os investimentos propostos no presente Plan aportarían os pescadores ou a comunidade pescadora son os seguintes:

1. Maiores ingresos económicos para os pescadores recortando os custes de produción, mellorando a comercialización dos produtos pesqueiros e aumentando a vixilancia dos bancos marisqueiros para reducir o furtivismo.
2. Mellora das condicións laborais e de seguridade e hixiene dos traballadores do mar mellorando as infraestructuras e os servicios que se lles prestan.
3. Facer mais seguro o porto de Porto do Son diminuindo os perigos para a poboación e aumentando a seguridade das embarcacións atracadas no interior da dársena.
4. Potenciación do turismo rural pesqueiro, da náutica de lecer e do turismo tradicional aumentando os puntos de atraque e creando un Centro de Exposición do Mar.
5. Fomento do emprego xuvenil e da incorporación da muller ó mundo laboral do mar, dignificando e facendo mais atractiva economicamente a profesión de mariñeiro e impulsando a recentemente creada agrupación de redeiras.



5.- PRIORIZACIÓN E TEMPORALIZACIÓN DOS INVESTIMENTOS

Investimento ou actuación	Data máis conveniente de execución	Motivos
- Túnel de conxelación.	3º Trimestre de 2005	Época de maior compra de carnadas para conxelar
- Cetárea de circuíto pechado.	2º Trimestre de 2005	Apertura da veda da centola
- Rampla de varada con explanada adxacente, amplo almacén e Cablestante.	Antes de Xuño de 2006	A partir de xuño comeza a varada anual das embarcacións. Evitar os riscos e os perigos que supón o incremento do número de visitantes ca campaña turística.
- Reparación e acondicionamento do edificio da Lonxa Vella.	4º Trimestre de 2005	Evitar as choivas do inverno dese ano.
- Nave de redeiras.	Ano 2005	Fin do prazo establecido no Plan.

