

GIPUZKOAKO ETA BIZKAIKO BAXURAKO **ARRANTZAREN AZTERKETA**

**EKONOMIA ETA ENPRESA FAKULTATEA
GIPUZKOAKO ATALA
UPV-EHU
ENPRESEN ADMINISTRAZIO ETA ZUZENDARITZAKO GRADUA**

GRADU AMAIERAKO LANA

**Egilea: Aitor Aranguren Lucas
Tutorea: Eusebio Lasa Altuna
2022ko urtarrila**

LABURPENA:

Lan honetan Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorea aztertuko dugu. Horretarako, sektorearen aldagai garrantzitsuenak hartuko ditugu kontutan eta aldagai horiek aztertuz, sektorearen egoera baloratuko dugu. Sektore honetako adituen iritzia jakiteko aukera ere izango dugu; eta haien iritzi, balorazio eta aurreikuspenak ere garrantzitsuak izango dira ondorioak ateratzerako orduan. Sektorearen egoera kritikoa dela baieztatu dugu, baina zein dira arrazoiak? Arrazoi garrantzitsuenak aldaketa generazionala eta langile tituludunen falta dira, eta sektorea indartsu mantentzeko aldaketak egin beharko dira epe laburrean.

RESUMEN:

En este trabajo analizaremos el sector pesquero de bajura de Gipuzkoa y Bizkaia. Para ello, tomaremos en cuenta las características más importantes del sector y analizándolas, valoraremos la situación del sector. También tendremos la oportunidad de conocer la opinión de los expertos de este sector, y sus opiniones, valoraciones y previsiones serán importantes a la hora de extraer conclusiones. Hemos confirmado que la situación del sector es crítica, pero ¿cuáles son las razones? Las razones más importantes son el cambio generacional y la falta de personal titulado, y para mantener fuerte el sector habrá que hacer cambios a corto plazo.

ABSTRACT:

In this paper, we will analyse the inshore fishing sector of Gipuzkoa and Biscay. To this end, we will take into account the key characteristics of the sector, and by examining them, we will assess the situation of the sector. We will also have the option to know the opinion of experts in this sector; and their opinions, valuations, and forecasts will be important to draw conclusions. We have confirmed that the situation of the sector is critical, but what are the reasons? The most important reasons are the generational change and the lack of qualified workers; and to keep the sector strong, changes will have to be made in the short term.

Aurkibidea:

1.- Sarrera	7
1.1.- Gaia aukeratzeko arrazoiak	7
1.2.- Lanaren helburua	7
1.3.- Lanaren metodologia	7
1.4.- Lanaren egitura	7
2.- Marko Teorikoa	9
2.1.- Sarrera	9
2.2.- Arrantzaren historia	9
2.3.- Arrantza Euskal Herrian	13
2.4.- Baxurako arrantza eta Alturako arrantza Euskal Herrian	16
2.4.1.- Baxurako arrantza	17
2.4.2.- Alturako arrantza	18
2.5.- Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren aldagai nagusiak	19
2.5.1.- Baxurako arrantzarako azpiegiturak Gipuzkoan eta Bizkaian	20
2.5.1.1.- Gipuzkoako portu nagusiak	20
2.5.1.2.- Bizkaiko portu nagusiak	21
2.5.2.- Kofradien eragina sektorean	22
2.5.3.- Itsasontzien bilakaera	23
2.5.3.1.- Itsasontzi kopurua	23
2.5.3.2.- Itsasontzien adina	27
2.5.3.3.- Itsasontzien materiala	28
2.5.3.4.- Itsasontzien propulzio sistemak	31
2.5.3.5.- Itsasontzien TRB (Tonelaje Erregistro Gordina)-ak	35
2.5.3.6.- Itsasontzien egoera juridikoa	38
2.5.4.- Sektorearen langileria	40
2.5.4.1.- Lan baldintzak	42
2.5.5.- Baxuran arrantzatzen diren arrainak	43
2.5.6.- Arrainen kuoten sistema	47
2.5.7.- Arrainen banaketa eta salmentak (enkanteak)	48
2.5.8.- Baxurako arrantza sektorearen etorkizuna	51
2.6.- Marko Teorikoaren ondorioak	52
3.- Landa Azterketa	55
3.1.- Sarrera	55
3.2.- Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren aldagai nagusiak	55
3.2.1.- Baxurako arrantzarako azpiegiturak Gipuzkoan eta Bizkaian	55
3.2.2.- Kofradien eragina sektorean	56
3.2.3.- Itsasontzien bilakaera	57
3.2.4.- Sektorearen langileria	58
3.2.5.- Baxuran arrantzatzen diren arrainak	59
3.2.6.- Arrainen kuoten sistema	59
3.2.7.- Arrainen banaketa eta salmentak	60

3.2.8.- Sektorearen etorkizuna	60
3.3.- Landa Azterketaren ondorioak	61
4.- Azken ondorioak	63
5.- Bibliografia	65
6.- Taula, Irudi eta Grafikoen Aurkibidea	71
7.- Eranskinak	73

1.- Sarrera

1.1.- Gaia aukeratzeko arrazoiak

Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorea, niretzat oso sektore interesgarria bezain kezkarria delako erabaki dut aztertzea. Askotan entzun izan ohi dugu sektore hau beherakada larri batean dagoela eta desagertzeko arriskuan dagoela. Niri, kostaldeko herri batekoa izanik eta familiako kide asko sektore honetatik bizi direlarik, beharrezkoa iruditu zait sektorea pertsonalki aztertzea eta niri iritzi propioak ateratzea. Honez gain, ni ere arrandegi batean egon naiz lanean 16 urte nituenetik eta sektorea ezagutzen dudala uste dut. Azterketa honek, beraz, asko lagundu dit sektorearen errealitatea nolakoa den ezagutzeko.

1.2.- Lanaren helburua

Lanaren helburua Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren sektorea aztertzea da. EAEko sektorea eta Gipuzkoako eta Bizkaiko sektorea alderatzen baditugu, ia berdinak direla ondorioztatu dezakegu. Arabaren kasuan, bere kokapen geografikoarengatik ez duelako eraginik lurraldean. Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorearen azterketa, beraz, EAEko berdina izango da. Lanaren helburua betetzeko, sektorearen oraina eta etorkizuna aztertuko ditugu eta amaitzeko, ondorioak aterako ditugu datu eta iritzien laguntzaz.

1.3.- Lanaren metodologia

Lana bi zatitan banatuta egongo da: Marko Teorikoan eta Landa Azterketan.

Marko teorikoa, argitaratutako datuekin sektoreko hainbat aldagai aztertzean oinarrituko da. Datu hauekin, sektorearen iragana eta oraina nolakoak diren aztertzeko aukera izango dugu eta etorkizunari begira, zantzu batzuk ikusteko aukera ere izango dugu.

Landa azterketan berriz, adituei beraien iritzia eskatuko diegu aurrez lorturiko datuak berresteko eta hobeto ondorioztatzeko. Honekin, oraina nolakoa den eta etorkizuna nolakoa espero den aztertzeko aukera izango dugu.

1.4.- Lanaren egitura

Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren sektorearen azterketari sarrera bat egiteko, arrantzaren historia osoa ikusiko dugu; noiz sortu zen, zein

eboluzio izan duen eta gaur egun nola kokatzen den. Behin hau ezagutu ondoren, baxurako arrantzaren eta alturako arrantzaren sektoreak ezberdinduko ditugu. Bi sektore ezberdin dira eta beharrezkoa da ezberdintzen jakitea ondoren gure gaia egokiago aztertzeke. Ikusiko dugun bezala berdintasun asko izan arren, bi sektore ezberdin dira, eta alderaketa batzuk egiterako garaian bi sektore hauek alderatuko ditugu ondorioak ateratzeko.

Gaiaren azterketari jarraipena emateko, EAEko portu nagusiak aztertuko ditugu. Sektore honetan izugarritzko garrantzia duten lekuak dira eta hauek gabe ezingo litzateke sektorea aurrera joan. Marko teorikoari amaiera emateko, sektorean garrantzitsuak diren 8 aldagai aztertuko ditugu; besteak beste, itsasontzi kopurua eta langile kopurua. Hau egiteko, Eusko Jaurlaritzak emandako datu ofizialak erabiliko ditugu eta, horrela, urteetan zehar izandako eboluzioa eta gaur egungo egoera aztertzeke aukera izango dugu datuak interpretatuz. Kofradien eragina ere aldagai garrantzitsu bat bezala hartuko dugu.

Jarraian, sektorearen landa azterketa bat egingo dugu. Bertan, aldagaien datuetan lorturiko ondorioei buruz eta etorkizuneko sektorearen egoerari buruz sektoreko hainbat adituri iritzia eskatuko diegu. Horrela, aurretik lorturiko informazio guztia berresteko aukera izango dugu eta, gainera, beraien iritzi pertsonalekin etorkizunaren norabidea zein den jakiteko aukera izango dugu.

Amaitzeko, sektorean ondorioak aterako ditugu. Hemen, gaur egun sektorea nola kokatzen den eta etorkizunean zer espero den azalduko dugu.

2.- Marko Teorikoa

2.1.- Sarrera

Aurrez aipatu bezala, Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorean eragina duten aldagai garrantzitsuenak ikusiko ditugu. Horretarako, arrantzaren historiarekin hasiko gara eta horrela, gaur egunera arte izandako aldaketak ikusiko ditugu. Amaitzeko, sektoreko aldagai garrantzitsuenak aztertuko ditugu argitaratutako datuen bitartez.

2.2.- Arrantzaren historia

Historian zehar oso garrantzitsua izan da arrantza munduko kostaldeko herrialdeetan. Gizakiak arrantzaren beharra izan du mendeetan zehar bere elikagai-beharrak betetzeko edo asetzeko. Lehen ebidentziei erreparatuz gero artikulu honetan baieztatzen denez ("La historia de la pesca", 2021), orain dela 42.000 eta 39.000 urte dagoeneko arrantzatzen zela esan dezakegu. Garai honetan, arrantza ur gezetan egiten zen gehienbat eta punta zorrotzdun makilekin harrapatzen zituzten arrainak. Urteak aurrera joan ahala, arrantza teknikak garatzen joan dira, punta zorrotzdun makiletatik hasita, gaur egun ikus ditzazkegun itsasontzi eta erramienta garatuera iritsi arte.

Arrantzaren lehen garapen nagusia Antzinako Egipton (K.a. III. mendean) eman zen. Herrialde honetan, oso ezaguna den Nilo ibaian egiten zuten arrantza eta ibai honen inguruan bizi ziren herritarren dietan oso garrantzitsua zen arraina. Arrazoi nagusi batengatik diogu arrantzaren lehen garapen nagusia Antzinako Egipton eman zela: Gaur egungo arrantzara bideratutako ontzi eta teknikak erabiltzen hasi zirelako. Hala ere, nahiz eta gaur egungo eta garai hartako ontziak, erramientak, eta teknikak ezin diren alderatu, pauso garrantzitsua izan zen arrantzaren historiarentzat. Arrantzarako tekniken artean, sareak, arrantza-sestak, arpoiak eta amuak erabiltzen zituzten.

Irudia 2.2.1.: Antzinako Egiptoko ontzien irudia.



Iturria: Gonzalez, M. (2015).

Irudia 2.2.2.: Egiptoko arrantza teknikak.



Iturria: Maite Mascort (2020).

Antzinako Egiptoko garaiaren ondoren, Antzinako Greziarren garaia iritsi zen (K.a II. mendea). Kasu honetan ere, arrantzaleek behe mailako estatusa zuten, baina oso garrantzitsuak ziren herritarrei elikagaiak eskaintzeko. Arrantzale hauen arrantza-leku garrantzitsuenak honako hauek ziren: Egeo Itsasoa, Mediterraneo Itsasoa eta Itsaso Beltza.

Irudia 2.2.3.: Gaur egungo mapa.



Iturria: La mar salao. (2013).

Antzinako Erroman ere arrantzak bazuen bere garrantzia. Antzinako Erromak urte asko iraun zuen (K.a I. mendetik, 476. urterarte) eta etapa honetan garapen esanguratsu bat egon zen arrantza munduan. Arraina, goi-mailako estatusa zuten pertsonen dietan sartzen zen (Galeano, 2016). Arrainarekin batera, haragiari ere garrantzi handia ematen zieten garai honetan. Goi-mailako estatuseko pertsonen dietan garrantzitsua zenez, beharrezkoa zen arrantzarako teknikak hobetzea eta garatzea. Arrazoi horregatik hainbat teknika garatu ziren, non horien artean gehien nabarmendu zena otarrena zen. Teknika honetan, otar bereziak jaurtitzen zituzten uretara; otar horietan, arrainek, sartzeko aukera zuten, baina ez ateratzekoa. Horrela arraina atxilotuta geratzen

zen otar barruan eta arrantzaleak eskura izaten zuen arraina kutxa uretatik ateratzean. Antzinako Erroma erortzean Erdi Aroa etorri zen.

Erdi Aroan ere hainbat aurrerapen eman ziren. Itsasoko arrantzak garrantzi handia hartu zuen eta ur gezeko arrantzak, berriz, alderantzizkoa; garrantzia galdu zuen. Honen arrazoi nagusitzat, gehiegizko ustiapena eta uraren kontaminazioa hartzen du honako artikulua honek ("Abundancia y tecnología: La pesca en la antigüedad", 2009). Hala ere, oraindik ere ahulezi nabarmenak zituen arrantza sektoreak. Ahulezi horietako bat, arraina ongi eta egoera onetan garraiatzeko ahalmen falta zen. Horrek, kostatik gertu arrantzatzera derrigortzen zituzten, eta alturako arrantza garatzeko arazoak izan zituzten. Garraiorako teknikak hobetu ondoren eta arrantza teknika berriak sortu ondoren, alturako arrantza garrantzitsu bihurtzen hasi zen. Garraio eta kontserba teknikak hobetu ondoren, bale-arrantzak garrantzi handia hartu zuen Espainian.

Erdi Aroaren ondoren, arrantzaren helburua edo xedea aldatzen joan zen. Hasieran, arrantzaren helburu garrantzitsuena biztanleria elikatzea zen baina behin helburua hau ongi betetzea lortu ondoren, aisialdirako edo komertziorako arrantza garatzen hasi zen.

Ez dago argi aisialdirako eta komertziorako arrantza noiz hasi zen, baina indar handia izan duten sektoreak dira kostaldeko herrialdeetan. Aisialdirako eta komertziorako arrantzen helburu nagusia ez da biztanleria elikatzea, baizik eta pertsonen denbora-librea baliatzea arrantzaz gozatzeko eta diru sarrerak izateko. Arrantza-mota hau ere oso garrantzitsua izan da arrantzaren aurrerapenean azken urte hauetan, arrantza teknikak garatzeko eta berritzeko aukerak areagotu dituelako sektoreak. Hala ere, sektore hau oso mugatua dago gaur egun, eta adituen ustez, sektorea gehiago zaindu beharko da etorkizun batean (Torrent, 2014).

Aro Modernoan, arrantzaren helburua aldatu ondoren, arrantza teknikek aurrerapen handia jasan zuten. Hala ere, gorabehera handiak izan zituen arrantza sektoreak garai honetan. Lehen arau jartzeak hasi ziren (Utrecht-eko Tratatu), hainbat herrialdek itsasontziak armadarako hartu zituzten, gerrak hasi ziren etab. ("La pesca en la edad moderna. Siglos XVI-XVIII", 2018).

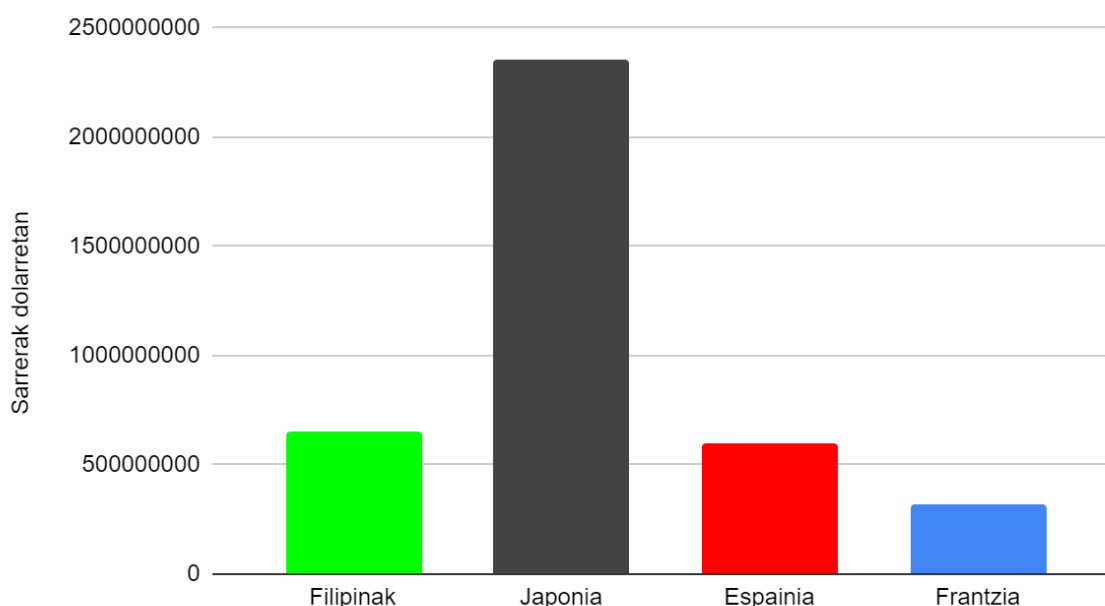
Bestetik, komertziorako arrantza nahiz eta Lehen Mundu Gerra (1914-1918) baino lehenago sortu, gerra hau bukatu ondoren izan zuen hazkunderik esanguratsuen. Arrazoi nagusia, herrialdeen arteko gatazkak amaitu eta lankidetzan hastea izan zen. Esportazio eta inportazio maila asko hazi zen eta sektore honek gorakada handia izan zuen. Valentin Paz Andrade idazle, politikari eta legelariak dioenez, Companek (1975-1976), idatziriko La Pesca Marítima en España artikuluan, 1918-1930 urteak izan ziren Espainian arrantzaren urte oparoenak. Enpresariak edo armadoreak itsasontzi berriak

erosi zituzten Europa osoko eskari handiari aurre egiteko eta sektorearen hazkundera baliatzeko.

Bi Mundu Gerrak (1945. urtean) amaitu ondoren, arrantzak pisu ekonomiko garrantzitsua hartu zuen herrialde askotan. Herrialde horien artean, potentzia handienak Errusia, Japon, Txina, Filipinak eta Estatu Batuak ziren, non ondoren Espainiak jarraitzen zuen zerrendan 1972 ko datuen arabera (Compan, 1975). Herrialde garrantzitsu guztiak kostaldean kokaturik daude. Izan ere, kokapenak asko ahalbidetzen zuen sektorean abantailak izatea. Datuen arabera, 1971. urtean arrantza sektoreak Japonian 2.357.672.000 \$ eko sarrerak izan zituen.

Taula 2.2.1.- 1972. urteko hainbat herrialdeen arrantza sektoreko diru sarrerak dolarretan.

1972. urteko arrantza sektorearen diru sarrerak



Iturria: Compan, D. (1975-1976)-ko datuekin geuk egina.

Europar Batasunaren sorkuntzak ere arrantza sektoreari bultzada nabarmen bat eman zion. Europar Batasuna 1993. urtean sortu zen eta urte batzuk geroago, 2002an Arrantza Politiko Bateratuak erreforma sakon bat ipini zuen martxan. Arrantza Politiko Bateratuaren helburua Europar Batasuneko herrialde guztientzat arau batzuk ezartzea zen denen ongizaterako. Honekin, Europako arrantza bateratzea, itsasoa zaintzea eta kontsumitzaileei kalitatezko janaria eskeintzea bilatzen zuen Europako Parlamentuak (Gerhard, 2021). Urtez urte araudia aldatzen joaten da (Europar Parlamentuak aldatzen du) eta azken urteetan aldaketa ugari egin dira. Hala ere, herrialde guztiek bete behar dituzte lege horiek.

Gaur egun, arrantza sektorearen egoera berezia da. Nahiz eta azken urteetan baino arrain gehiago harrapatu eta sarrerak handiagoak izan, gero eta itsasontzi gutxiago daude aktibo. Hau, ontzi txikiak desagertzen ari direlako gertatzen da eta itsasontzi handiak berriz, gero eta teknologia hobea dutenez, gehiago arrantzatzen dutelako. Honen ondorioz, itsasontzi handiak itsasontzi txikiei lekua kentzen ari dira. Itsasontzi flota handiena Asian kokatzen da eta 2016tik 2020ra %2,8 ko jaitsiera egon da munduko itsasontzien kopuruan artikulu honen arabera ("El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2020", 2020).

2.3.- Arrantza Euskal Herrian

Euskal Herriko arrantzaren jatorria, Paleolito garain ezartzen da (Gracia, 2000), hainbat aurkikuntza arkeologikok adierazten dutenez. Aurkikuntza hauetan, adibidez, gaur egun ezagunak diren bisiguak (*Pagellus bogaraveo*) eta oilarrak (*Lepidorhombus boscii*) isladatzen ziren kobazuloetako hormetan arkeologisten esanetan. Hala ere, Euskal Herriko arrantzaren lehen dokumentuak Erdi Arokoak direla esan beharra dago, non baleei buruzko arrantza dokumentatzen zen.

Erdi Aroan, bale-arrantzari dagokionez, Euskal Herriak garrantzi handia izan zuen. Gaur egun, ez da ohikoa balea bat aurkitzea euskal kostaldean, baina, garai hauetan itsasoaren tenperatura hotzekin batera, *Eubalaena glacialis* motako balea ugari inguratzen ziren euskal kostara (Salvador eta Nores, 2011).

Irudia 2.3.1.- Eubalena glacialis bale mota.



Iturria: Salvador, A. eta Nores, C. (2011).

Baleen arrantza, XVIII-XIX mendeen artean oso garrantzitsua izan zen Euskal Herrian, eta bertako portuak ezagunak eta garrantzitsuak izatera pasa ziren (Arizaga, 2020). Hasierako urteetan Kantauri itsasoan harrapatzen zituzten baleak, baina gehiegizko arrantzaren eta uraren tenperaturaren aldaketaren ondorioz, desagertzen joan ziren euskal kostetatik. Behin, euskal kostetan oso espeziea gutxi geratu ondoren, Kanada inguruko uretara hasi ziren bidaiatzen espezie hauen bila. Kanadan, oso ezaguna zen Terranova uhartea, eta hor inguruan harrapatzen zituzten balea gehienak.

Irudia 2.3.2.- Terranova isla mapan.



Iturria: 17 desaparecidos y un superviviente al estrellarse un helicóptero en Terranova. ABC. (2009).

Baleak harrapatzea ez zen batere lan erraza, arrantzaleek beraien bizitzak jartzen zituzten jokoan espezie handi hauek ehizatzeke. Hainbat metodo ezberdin erabiltzen zituzten balea handi horiek harrapatzeke, baina euskaldunen artean ezagunena eta ohikoena honako hau zen: arpoiarena. Teknika honetan, talaietan kokaturiko begiraleek ematen zuten hasiera. Bale bat ikusten zuen momentuan arrantzaleak ohartarazten zituzten ondoren hauek itsasoratzeke. Itsasoratu ondoren eta balearengana gerturatu ondoren, baleari arpoiak botatzen zitzaizkion honako hau hil arte. Arpoiak soka luze eta lodiekin lotuta zeuden itsasontzietara, behin hil ondoren balea lehorrera ekartzeko. Teorikoki lan oso erraza ematen duen arren, oso lan luze bezain arriskutsua zen. Urteak aurrera joan ahala, arrantzarako teknika berri bat erabiltzen hasi ziren, lehergaiekin lotutako teknika.

Irudia 2.3.3.- Baleak harrapatzeke arpoia.



Iturria: Pérez de Ana, J.M. (2021).

Balea ehizatu eta harrapatu ondoren, balearen gorputz gehiena erabiltzen zen hainbat produktu egiteke; adibidez, hezurrekin altzariak egiten zituzten, balearen bizarrarekin hainbat erramienta elastiko, haragia jateke erabiltzen zen,

etab. Baina, animalia hauetatik lortzen zen produktu garrantzitsuena koipea zen, ondoren “Sain” izeneko olio lortzeko erabiltzen zena. Olio honen eskaria oso handia zen mundu mailan eta XVI. mendean Euskal Herrira diru asko erakartzea lortu zuen produktuak, sektorearen munduko monopolio batera gerturatuta (Pérez de Ana, 2021).

XIX. mendean etorri zen sektore honen berakada nagusia. Balea-arrantzan jarduten zuten enpresek itsasoaren egoera ikusita, beste bizidun batzuk harrapatzen hasi ziren, adibidez, sardinak eta antxoak. Honek, balea-arrantzak zuen kostua ikusita eta animalia babesleen elkarrekin egindako presioak eraginda sektore honen amaiera erakarri zuen. Euskaldunek azken balea 1901. urtean harrapatu zuten eta urte batzuk geroago, baleen komertzioa debekatzeko legea sartu zen indarrean.

Irudia 2.3.4.- Donostiko aquariuma.



Iturria: Cristina (2019).

Irudia 2.3.5.- Azken balearen ospakizuna.



Iturria: Roteta, A. (2016).

Garai hau igaro ondoren, gaur egunera gerturatzen den arrantzaren aroa hasi zen. Garai honetan, baleak alde batera utzi eta beste arrain mota batzuk harrapatzen hasi ziren, horien artean adibidez, sardinak, berdelak edo hegaluzeak.

Portu batera gerturatuz gero, bistakoa da gaur egungo itsasontzien teknologia oso garatua dela. Itsasontzian lehen mailako tresnak izaten dituzte eta tresna horiek, langileen lana asko errazten dute. Horrez gain, itsasontzi batean bizitzeko behar diren gauzekin aurki gaitzke: logelak, sukaldeak, kumunak, etab. Hala ere, nahiz eta aurrerapen teknologikoen eragin ona izan, azken urte hauetan arrantza sektorean beherakada nabarmen bat gertatzen ari da. Arrazoi asko aurki ditzazkegu beherakada hau aztertzeko, baina datu nabarmenena itsasontzien beherakada da. Espainian, arrantzontzi kopurua nabarmen jaitsi da (Cepesca, 2019). 2006. urtean 13.331 ontzi zeuden herrialdean eta 2018. urtean 8.972 itsasontzi.

Taula : 2.3.1.- Itsasontzi kopuruaren aldaketa Espainian.

Urteak	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Itsasontzi kopurua	13.331	11.247	10.847	10.116	9.635	9.299	8.972

Iturria: Cepesca-ko (2019) datuekin geuk egina.

Euskal Herriak zati garrantzitsu bat du Espainiako arrantza sektorean. XVI. mendetik gaur egunera arte autonomia erkidego indartsuenetako bat izan da herrialde mailan. Gaur egun ordea, arrantza sektorea beherakada bat ari da jasaten Espainian CEPESCA (Confederación Española de Pesca)ren 2019ko txostenaren arabera, eta Euskal Herriak norabide berdina jarraitzen du. Gipuzkoako eta Bizkaiko arrantza sektorearen azterketarekin jarraitzeko, arrantzan dauden bi sektore garrantzitsuenak aztertuko ditugu: Baxurako Arrantza eta Alturako Arrantza

2.4.- Baxurako arrantza eta Alturako arrantza Euskal Herrian

Arrantza arloan, bi arrantza motan bereizten ditugu: Baxurako eta Alturako arrantza. Alturako arrantza, nahiz eta ez izan definizio zehatzik, itsaso-zabalean arrantzatzea da. Ezaugarri garrantzitsuenetako bat da itsasontziek egun asko irauten dituztela lehorra gerturatu gabe. Bestetik, baxurako arrantza kostatik gertu egiten den arrantza mota da. Itsasontzi mota hauek txikiagoak izan ohi dira alturako arrantzakoak baino, eta normalean, egun bateko itsasaldiak izaten dira.

Ezberdintasunak:

Taula 2.4.1.- Baxurako eta alturako arrantzaren ezberdintasunak.

	Alturakoa	Baxurakoa
Itsasontzi motak	Handiagoak eta motelagoak	Txikiagoak eta azkarragoak
Itsasaldiak	Motzak (egun 1 inguru)	Luzeak (egunak edo hilabeteak)
Langileak	Baxurako itsasontzietan baino gehiago	Alturako itsasontzietan baino gutxiago
Arrantza lekuak	Itsaso zabalean	Kostatik gertu

Iturria: Geuk egina (2022).

Bi arrantza mota hauen artean, hainbat azpisektore aurki ditzakegu, adibidez, baxurako arrantzan kainaberarekin arrantzatutakoa edo sarearekin arrantzatutakoa (non askotan ez diren bereizten) eta alturako arrantzan, atun-ontzi izoztaileena, bakailao-ontziena edota alturako arrantza freskoarena. Euskal Herriaren kasuan, aurrez aipatutako azpisektore indartsuenak, atun-ontzi izoztaileena eta baxurako arrantzako bi azpisektoreak dira. Bakailao ontzien kasuan, 2020ko Eusko Jaurlaritzaren datuen arabera 2 ontzi soilik geratzen dira eta azpisektore honek ez du indar handirik. Alturako arrantza freskoak ere 16 ontzi ditu eta urtetik-urtera ontzi kopurua jaisten ari da. Horrez gain, atun-ontzi izoztaileen eta bakailao-ontzien azpisektorea horrela ere ezagutzen da: Altura Handiko Arrantza (Astorkiza, K.A., Astorkiza, I. eta Del Valle, 2003).

Hau laburbiltzeko, Euskal Herriko arrantzaren indarguneak baxurako arrantza eta atun-ontzi izoztaileena dela esan beharra dago. Aurrez aipaturiko beste azpisektoreak, beste herrialde batzuetan gehiago nabarmentzen dira, adibidez, bakailao ontziena Europa iparraldeko herrialdeetan.

2.4.1.- Baxurako arrantza

Arrantza mota garrantzitsuena izan da Euskal Herrian urteetan zehar. Azken urteetan, nahiz eta aurrerapen teknologikoak, inbertsioak eta ikerkuntzak egon sektorean, krisi-egoera batean dagoela esan daiteke. Hainbat espezie ezberdin harrapatzen dira baxurako arrantzan, horien artean errentabilitate handienekoak antxoak (*Engraulis encasicolus*), legatzak (*Merlucciidae*) eta hegaluzeak (*Thunnus alalunga*) dira eta errentabilitate txikiagokoak sardinak (*Sardinella longiceps*) eta txitxarroak (*Trachurus trachurus*) besteak beste.

EITB telebistak argitaratutako dokumental hauetan: “Antxoa arrantzan” (2014) eta “Berdel arrantza, gertutik” (2014), oso ondo ikus dezakegu nolakoa izaten den antxoaren eta berdelaren arrantza lehen pertsonan. Horrez gain, arrantzaleen eta patroien iritzi eta bizipenak ezagutzeko aukera ematen dute dokumentalek. Gainera, hegaluzearen arrantza nolakoa izaten den ere ikus dezakegu lehen pertsonan “Itxoin Itxoin” (2020) Youtubeko kanal bateko bideo baten bitartez edo bestela, “Santana hegaluzetan” (2012) dokumentalaren bitartez. Bertan, getariar arrantzaleek, itsasontzi txikietan eta ertainetan hegaluzea nola arrantzatzen den azaltzen digute.

Espezie hauek harrapatzeko, kostaldetik gertu ibiltzen dira itsasontziak lanean. Ez dago muga zehatzik esateko baxurako arrantzaren eta alturako arrantzaren muga non dagoen, baina gutxi gorabehera 20-50 itsas milietan kokatzen da (30-80 kilometro artean gutxi gorabehera).

Bestetik, Euskal Herriko baxurako itsasontzien neurriak oso ezberdinak izan daitezke. Arrantza mota hau praktikatzeko ez da beharrezkoa itsasontzi oso handi bat izatea, eta edozein neurritako itsasontziak aurki ditzakegu, normalean luzeeran 4 metro izatetik, 30 metro inguru izan arte. Itsasontziaren altuerari dagokionez, ez dira oso altuak izaten eta itsasontziaren ontzigaina, uretatik gertu egon ohi da. Ezaugarri hau, errazago eta erosoago arrantzatzen izaten da. Materialari dagokionez, antzinan itsasontziak zurezkoak izaten ziren baina gaur egun 2 itsasontzi soilik dira zurezkoak. Gaur egun, itsasontzi gehienak altzairuzkoak edo zuntzekoak dira Euskal Autonomia Erkidegoko 2021. urteko datu ofizialen arabera. Honen arrazoi nagusia bistakoa da; material hobea denez mantenua merkeagoa da, erosoagoa da, indartsuagoa da etab.

Langileei dagokionez, lehen ez ziren 16 urte behar itsasoan lan egiteko, baina gaur egun derrigorrezko baldintza bat da. Honek, ez du esan nahi langile guztiak 16 urterekin hasten direnik itsasontzietan lanean (gehienetan zaharragoak direnean). Gainera, sektorea langile gazteen beharrea dago langile gabezia betetzeko. ABC aldizkarian Sequeirok (2021) egindako erreportai batean, Cepesca-ko idazkari nagusia den Javier Garat-ek adierazten duenez, hainbat itsasontzi ez dira arrantzatzen joan langile faltagatik.

2020. urteko Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuen arabera, 152 itsasontzi ziren sektore honetan lan egiten zutenak. Urteak aurrera joan ahala, ontzi kopurua jaitsi egingo dela espero da. Hala ere, Euskal Autonomia Erkidegoko arrantzaren sektoreak garrantzitsuena izaten jarraitzen du.

2.4.2.- Alturako arrantza

Alturako arrantza itsas zabalean praktikatzen den arrantza mota da. Arrantza mota honen sektorea, hainbat azpisektoretan banatzen da aurrez aipatu bezala: Atun-izoztatzaileen itsasontzien azpisektorea, bakailao-ontzien azpisektorea (Altura Handiko Arrantza osatzen dute bi azpisektore hauek) eta alturako arrantza freskoaren azpisektorea.

Munduan, alturako arrantzak garrantzi ekonomiko handiagoa du baxurako arrantzak baino, baina Euskal Herrian alderantziz dela esan beharra dugu. Itsasontzi kopuru txikia aurki dezakegu portuetan eta ia denak Bizkaian daude kokatuta. Alturako arrantzaren kasuan, errentabilitate gehieneko produktuak zimarroiak (*Thunnus thynnus*) eta hegaluzeak direla esan beharra dago. Zimarroia, hegaluzearen oso antzekoa da, arrainaren kolorean dago ezberdintasun garrantzitsuena fisikoki; zimarroiak kolore gorriagoa du hegaluzeak baino. Horrez gain, izenak dioen bezala hegaluzeek buztan luzeagoa dute zimarroiak baino (leku batzuetan hegamtz bezala ere

ezagutzen da zimarroia). Hala ere, ez da arrantzatzen den produktu bakarra, zimarroiez gain ezpata-arrainak (*Xiphias gladius*) eta bakailaoak (*Gadus morhua*) ere arrantzatzen dira besteak beste.

Irudia 2.4.2.1.- Zimarroi edo atunak.



Iturria: Romero, M. (2019).

Irudia 2.4.2.2.- Ezpata arraina.



Iturria: Elcacho, J. (2016).

Zimarroiak eta hegaluzeak harrapatzeko, kostaldetik asko urruntzen dira. Kasu honetan, gutxienez normalean kostatik 30 itsas milietara joaten dira baina askotan urrunago joan behar izaten dute. Baxurako arrantzarako itsasontziekin alderatuta, itsasontzi hauek askoz ere handiagoak izan ohi dira eta gainera, potentzia handiagoko motorrak izaten dituzte itsasontziak handiagoak direlako. Honetaz gain, arrantzale edo langile gehiago izaten dira itsasontzietan, arrain kantitate handiagoak harrapatzeko aukera izaten dutelako.

Eusko Jaurlaritzak (2021) emandako datu ofizialen arabera, 2020. urtean 44 itsasontzik zuten portu-egoitza Euskal Autonomia Erkidegoan. Horietatik 2 bakailao ontzi dira soilik Gipuzkoako portuetan kokatuta daudenak eta falta diren 42 itsasontziak Bizkaiko portuetan dute portu-egoitza. Nahiz eta portu-egoitza Euskal Herrian izan itsasontzi hauek, ez da ohikoa izaten honelako itsasontziak bertan ikustea, gehienak Afrikako herrialdeetan egoten direlako lan-arrazoiengatik.

Espainiaren kasuan, alturako arrantzak ez du hainbeste indar beste herrialde batzuekin alderatuta, adibidez Japoniarekin, baina nahiz eta ez egon herrialde indartsuenen artean, sektore efiziente bat dela esan dezakegu.

2.5.- Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren aldagai nagusiak

Arrantza sektorearen egoera nolakoa den jakiteko, hainbat aldagai aztertu beharko ditugu. Azterketa hau ondo eginez gero, sektorearen egoera benetan nolakoa den jakingo dugu.

Azterketa hau egiterako garaian hainbat irizpide hartuko ditugu kontutan, horien artean adibidez, Euskal Autonomia Erkidegoko portu bakoitzean zenbat itsasontzi dauden baxurako arrantzarako, langileen urteen batzabestekoak, langile kopurua, itsasontzien egoera etab. Behin datu hauek lortuta, aurreko urteekin alderatu beharko dugu, horrela alderaketa bat lor dezagun. Bukatzeko, datuak lortu eta alderaketa egin ondoren, ondorio batzuk aterako ditugu eta sektorearen egoera nolakoa den azalduko dugu. Datu hauek guztiak Eusko Jaurlaritzak bere webgunean argitaratzen ditu urtero.

2.5.1.- Baxurako arrantzarako azpiegiturak Gipuzkoan eta Bizkaian

Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren sektorea aztertzeko, beharrezkoa da zein azpiegitura dauden ikustea eremu honetan. Hasteko, portuek garrantzi handia hartzen dute sektorean, porturik gabe itsasontziak ezingo zirelako gorde eremu seguru bezain lasaietan. Nahiz eta EAEn portu ugari izan, batzuek besteek baino garrantzia handiagoa dute, bai handiagoak direlako edo bai mugimendu gehiago izaten delako.

Portuetaz gain, arrantza sektoreak aurrera egin dezan, oso garrantzitsuak dira beste zerbitzu batzuk. Beste zerbitzu hauetan kokatzen dira kofradiak, izotz-makinak, lonjak, saretokiak, etab. Denek dute garrantzia, bakoitzak bere ezaugarriak eta betebeharrak ditu eta portu bat eroso eta erabilgarria izateko, zerbitzu guztiak beharko ditu.

Jarraian, Gipuzkoako eta Bizkaiko portu nagusiak aztertuko ditugu (Arabak ez baitu porturik bere kokapen geografikoarengatik). Bertan ikusiko dugu zein portu diren garrantzitsuenak sektorearentzako eta zein zerbitzu dituzten.

2.5.1.1.- Gipuzkoako portu nagusiak

Gipuzkoako portu nagusiak aztertzerakoan, 6 herri ezberdin aipatu behar ditugu: Hondarribia, Getaria, Mutriku, Pasaia, Orio eta Donostia. Eusko Jaurlaritzaren datuen arabera (2021) 6 portu hauek dira arrantzaren arloan indar gehien duten portuak. Bertan kokatzen dira arrantzarako erabiltzen diren itsasontziak, eta nahiz eta batzuk besteek baino indar gehiago izan denak aipatu beharko genituzke Gipuzkoako arrantza aztertzerakoan.

-Hondarribia: Herriaren erdialdetik kanpo geratzen den portu bat da. Azken urteetan inbertsio garrantzitsuak egin dira; horien artean, izotz-fabrika berria eraiki da, kofradia berri bat eta lonjak. Portu txikia izan arren, Gipuzkoako baxurako arrantzaren portu garrantzitsuenetako bat da. Kofradia du.

-Getaria: Nahiz eta portu txikia izan, baxurako arrantza sektorean garrantzi handia du. Azken urte hauetan Euskal Jaurlaritzak inbertsio garrantzitsuak egin ditu portua hobetzeko, lonja berriak, izotz-makina berriak, kofradia berri bat, etab. Aisialdiko arrantzarako ere egokia da. Kofradia du.

-Mutriku: Portu oso txikia. Ez dago baxurako arrantzarako erabiltzen diren ontzientzat leku asko. Aisialdirako arrantzarako portu egokiagoa da. Ez du kofradiarik.

-Pasaia: Portu handia da baina bere funtzio nagusia ez du arrantza sektoreak betetzen. Bere funtzio nagusia automobilak, paperak eta txatarrak garraiatzen dituzten itsasontziek betetzen dute. Kofradia du.

-Orio: Portu txikia eta arriskutsua, mareekin kontuz ibili behar da portura iristeko. Bertako itsasontziak Getariako portuan aritzen dira egunerokoak egiten. Kofradia du.

-Donostia: Portu oso txikia. Gaur egun, ez dauka indarrrik baxurako arrantzaren sektorean, bere lekukoa Pasaiaiko portuak hartu du. Kofradia du.

Portu hauek aztertzerakoan ikusi dugu Gipuzkoan ez daudela portu handiak. Gehienak oso txikiak dira beste probintzietako portuekin alderatuta, adibidez, Bilboko portuarekin alderatuta. Honek, bere ahulguneak izan arren (itsasontzien edukiera mugatua adibidez), indarguneak eta aukerak ere baditu. Aukera eta indarguneen artean kokatzen dira itsasontzien lankidetzak, Kofradien eragina eta gertukotasuna, patroik ezberdinen erlazioa etab. Aipatutako hauez gain ordea, badaude beste portu batzuk, Debako portua, Zumaiako portua... baina hauek ez dute ia garrantzirik Gipuzkoako baxurako arrantzaren sektorea aztertzerakoan.

2.5.1.2.- Bizkaiko portu nagusiak

Bizkaiko portu nagusiak aztertzerakoan, Eusko Jaurlaritzaren datuen arabera (2021) 6 portu nagusi azpimarratuko ditugu: Bilboko, Bermeoko, Lekeitioko, Ondarroako, Santurtziko eta Zierbenako portuak. Nahiz eta portu hauez gain gehiago egon, probintzian eragin gehiena dutenak dira. Bizkaiko baxurako arrantza aztertzerakoan, portu hauetan oinarrituko gara.

-Bilbo: Nahiz eta EAEko porturik handiena izan, arrantza sektorean ez du ia garrantzirik. Beste sektoreetarako erabiltzen den portua da, adibidez, metala garraiatzeko edo autoak garraiatzeko. Beraz, ez dugu gure kasuan haintzat hartuko. Ez du kofradiarik.

-Bermeo: Arrantza sektorean Bizkaian indar gehien duen portua da. Portu handia izateaz gain, arrantzarako diren itsasontzi asko kokatzen dira bertan. EAEko atunontzi izoztaile guztiak Bermeoko portukoak dira, beraz, esan daiteke EAEko sektorean hau Bermeon soilik egiten dela. Hala ere, baxurako sektorean ere itsasontzi gehien duen portua da. Laburbilduz, Bizkaiko arrantza sektoreko portu nagusia da. Kofradia du.

-Lekeitio: Bermeoko portua baino txikiagoa da azaleraz. Hala ere, baxurako itsasontzi kopuru garrantzitsua du eta aldiz, alturako sektoreko ontzirik ez du. Gaur egun, aisialdiko ontzi asko kokatzen dira bertan eta hortaz, bi sektore hauetako ontziak soilik aurki ditzakegu bertan. Kofradia du.

-Ondarroa: Azken urteetan eraldaketa handia jasan duen portua da. Bermeoko portuarekin batera Bizkaiko portu garrantzitsuenak dira. Altura freskoko, baxurako eta aisialdirako itsasontziak daude bertan. EAE osoko altura freskoko itsasontziak bertan kokatzen dira, hala ere, baxurako itsasontzi ugari ditu. Baxurako sektorean mugimendu handia egoten da portu honetan eta gainera, zerbitzu asko eskeintzen ditu. Kofradia du.

-Santurtzi: Bilboko portuaren sarreran kokatzen den portua da. Baxurako eta aisialdirako itsasontziak soilik kokatzen dira bertan. Ez da portu handia eta ez da Bizkaiko portu garrantzitsuenak arrantza munduan. Hala ere, baxurako itsasontzi kopuru esanguratsua du, beraz kontutan hartu beharko da sektorean. Kofradia du.

-Zierbena: Portu hau ere Bilboko portuaren hasieran kokatzen da. Santurtziko portuaren egitura antzekoa du, hau da, nahiz eta ez izan portu handia baxurako itsasontzi kopuru esanguratsua du. Kofradia du.

2.5.2.- Kofradien eragina sektorean

2020ko urriaren 20 ean honela definitzen zituen Eusko Jaurlaritzak bere webgunean arrantzaleen kofradiak:

Arrantzaleen kofradiak Zuzenbide publikoko korporazioak dira, nortasun juridikoa dutenak, eta -beren xedeak betetzeko- jarduteko gaitasuna dutenak. Kofradiak legez eratzen dira, arrantza sektoreak parte hartzeko eta elkarlanean aritzeko modua eduki dezan herri administrazioekiko harremanetan, zertarako eta arrantzaren, itsaski bilketaren eta akuikulturaren interes orokorra defendatzeko eta arrantzako produktuen antolamendu eta merkaturatze egokia defendatzeko. (Eusko Jaurlaritza, 2020).

Kofradiak XII. eta XIV. mendeen artean sortu ziren eta gaur egun portu gehienetan dago arrantzaleen kofradiaren bat. Gaur egun, 2020ko urriaren 20ko Eusko Jaurlaritzako datuen arabera, EAEko 16/1998 Legeak arautzen ditu kofradiak. Bertan, arrantzaleen kofradien antolaketa, eraketa, hauteskunde prozedura eta eginkizunak arautzen dira besteak beste.

Baina zergatik dira kofradiak oso garrantzitsuak baxurako sektorean? Itsasontzien eta langileen interesak defendatu eta itsasontziei zerbitzuak eskaini egiteaz gain, itsasontziek harrapatutako arrainak saltzen dituzte. Aurrerago aipatuko dugun bezala, itsasontzientzat behar-beharrezkoa da harrapatutakoa saltzea diru-sarrerak lortzeko. Arrazoi horregatik da oso garrantzitsua portuentzat kofradia bat izatea. Kofradiarik ez den portuetan, ez dago salmenta egiteko aukerarik, beraz, itsasontziek ezingo dute portu horretan salmenta egin. Hala ere, gaur egun nahiz eta portu batzuk kofradia izan, ez dute salmentarik egiten, adibidez, Orioko kofradiaren kasuan. Hau erosle faltagatik, itsasontzi faltagatik edo mugimendu faltagatik gerta daiteke esaterako.

Salmenta egiteko, lehenengo harrapatu den arraina erosleei erakutsi behar zaie. Erosleek salgai dagoen arraina ikusteko eskubidea dute eta, beraz, hauek erabakitzen dute zenbat eta zer prezioan erosi. Behin arrain guztia erakutsi eta gero, salmenta-prozesua hasten da. Enkante bidez egiten den salmenta mota da eta garestien erosi nahi duen erosleak lehentasuna izango du arraina aukeratzeko eta zenbat erosi nahi duen adierazteko orduan. Horrela, arrain guztia saltzean, enkantea amaitu egiten da. Kofradiak, salmenta horretan egindako diru sarreraren zati bat jasotzen du.

2.5.3.- Itsasontzien bilakaera

2.5.3.1- Itsasontzi kopurua

Hurrengo taulan ikus dezakegu 2020. urtean zenbat itsasontzik zuten egoitza portua Gipuzkoan eta Bizkaian. Eusko Jaurlaritzak (2021) argitaratutako datuetan garbi ikus dezakegu baxurako arrantzarako itsasontzi gehiago daudela alturako arrantzarako baino. Aldea esanguratsua da; denera 152 ontzi daude baxurako arrantzarako eta alturako arrantzarako, berriz, 44.

Taula 2.5.3.1.1.- 2020. urteko itsasontzien kopuruak probintzietan banatuta.

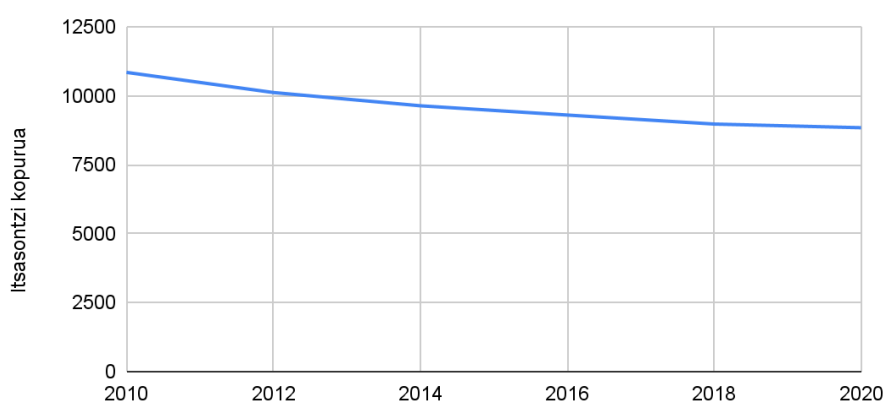
Egoitza-portua	Baxura	Altura freskoa	Bakailontzia	Atunontziak
Gipuzkoa	83	0	2	0
Bizkaia	69	16	0	26

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Gobierno de Españaren (2020) datuen arabera, 2020. urtean 8.839 itsasontzi zeuden, nahiz eta horietatik %12 ak ez-aktibo bezala hartzen diren (ez dutelako aktibitate ekonomikorik). Azken urteetako datuei erreparatuz gero, itsasontzien kopurua nabarmen jaitsi da bai Bizkaia eta Gipuzkoan eta baita ere Espainian; 2010. urtean 10.847 itsasontzik zuten izena emanda erroldan eta 2020. urtean berriz, 8.937k. Gainera, pandemia garai honetan, beherakada bat egon da itsasontzien kopuruan koronabirusa dela medio. Ondorioz, ikus dezakegu Espainia mailan eta EAE mailan itsasontzien beherakada antzekoa ari dela izaten.

Grafikoa 2.5.3.1.1.- Erroldatutako itsasontzien kopurua urteetan zehar Espainian.

Erroldatutako itsasontzi kopurua Espainian



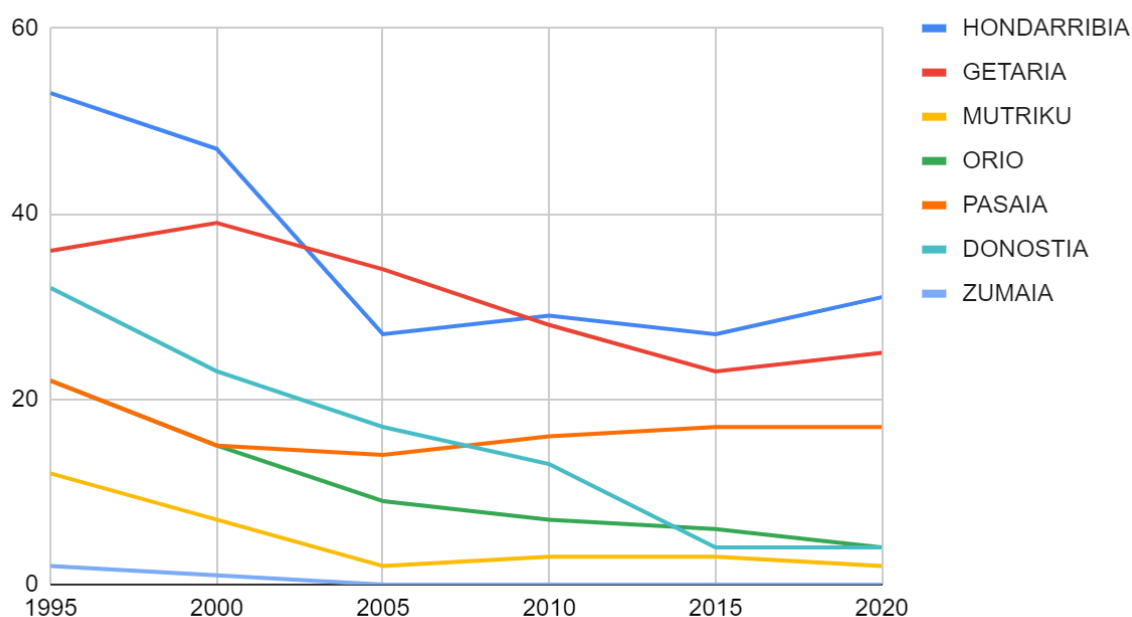
Iturria: Gobierno de España-ko (2020) datuekin geuk egina.

Gipuzkoako baxurako itsasontziak aztertzen baditugu honako datu hauek eskeintzen dizkigu Eusko Jaurlaritzaren (2021) estadistikek: 2020. urtean 83 itsasontzi ditugu 6 portuetan bananduta. Gehienak Hondarribiko eta Getariako portuan dute egoitza, 31 eta 25 hurrenez hurren, baina, hala ere, Pasaiaiko portuan ere 17 itsasontzi daude. 3 portu hauetan kokatzen da baxurako itsasontzien %85a. Honek esan nahi du, itsasontzien kopuruari soilik erreparatzen badiogu 3 portu hauek izango direla sektorean indar gehien duten portuak.

Itsasontzi kopuruaren eboluzioa ere aztertzeko datuak eskeintzen ditu Euskal Jaurlaritzaren (2021) datu baseak. 1995. urtetik aurrerako Bizkaiko eta Gipuzkoako ontzi guztiak zenbatzen ditu portu-egoitzaren arabera. Urte honetan, 363 baxurako itsasontzi eta 137 altura handiko itsasontzi zeuden Euskal Autonomia Erkidegoko portuetan. Baxurako itsasontzien kopurua ia alturako itsasontzien bikoitza zela azpimarratu beharra dago. Hau guztia hobeto zehazteko, portu-egoitzaren arabera banatuko ditugu Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako itsasontziak.

Grafikoa 2.5.3.1.2.- Gipuzkoako baxurako itsasontzien eboluzioa.

GIPUZKOAKO BAXURAKO ITSASONTZIEN EBOLUZIOA



Iturria: Eusko Jaurlaritzako (2020) datuekin geuk egina.

Grafiko honetan garbi ikus dezakegu Gipuzkoako baxurako itsasontzien eboluzioa nolakoa izan den urteetan zehar. 1995. urtetik hasita 2020. urtera arte, beherakada esanguratsu bat egon da. Portu guztietako itsasontzi kopuruak behera egin du eta etorkizunari begira arazo bat izan daiteke. Portuz-portu aztertuz gero, bistakoa da denek galdu dituztela itsasontziak, baina portu batzuek besteek baino gehiago jasa dute itsasontzi kopuruaren beherakada.

Beherakada handiena jasan duena, Donostiako portua da. 1995. urtean 32 itsasontzi izatetik, 4 itsasontzi izatera pasa da 25 urtetan. Portu honetan, 8 aldiz itsasontzi gehiago aurkitzeko aukera genuen orain dela 25 urte baina, 2020 urtean 4 itsasontzi soilik geratzen ziren. Aldaketarik egon ezean eta norabide berdinarekin jarraitzen badu, itsasontzirik gabe geratzeko arriskua altua izango da. Bestetik, Zumaiaiko portuan 1995. urtean 4 itsasontzi kokatzen ziren baina

2005. urterako denak desagertu ziren eta ordutik, ez da itsasontzi gehiagorik egon. Mutrikuko portua ere antzerako egoera batean kokatzen da. 2020. urtean 2 itsasontzi soilik geratzen ziren eta itsasontzirik gabe geratzea espero da epe laburrean egoerak horrela jarraitzen badu. Beherakadekin jarraituz, Orioko portuak ere nabarmen galdu ditu itsasontziak. Gainera, gaur egun jarduten duten ontziek, Getariako portuan egiten dituzte eguneroko lanak.

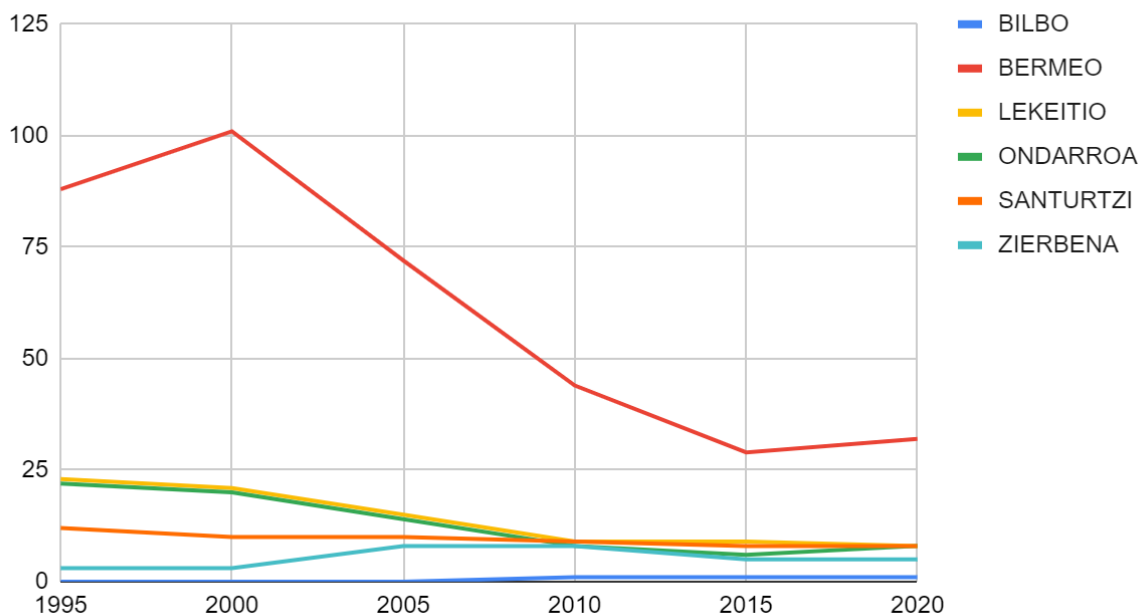
Hala ere, nahiz eta portu denetan jaitsierak egon, portu batzuk jarraitzen dute sektoreko itsasontziak mantendu nahian. Horien artean kokatzen dira Hondarribiako, Getariako eta Pasaiaiko portuak. Nahiz eta itsasontzien kopuruak nabarmen jaitsi portu hauetan ere, Gipuzkoako baxurako arrantza sektorearen potentzia nagusiak dira portu hauek. Bertan kokatzen dira itsasontzien gehiengoak eta gainera, azken urte hauetan itsasontzien kopurua egonkortzea lortu dutela ematen du. Pasaiaiko eta Getariako portuak alboko herrietako portuen itsasontziak ere jaso dituzte, Donostiako eta Orioko portukoak hurrenez hurren, eta horrek ere lagundu du itsasontzi kopurua mantentzen sektore honetan. Gipuzkoako baxurako arrantzako sektorea 3 portu hauen menpe dagoela esan dezakegu gaur egun itsasontzi kopuruari erreparatzen badiegu eta hauek desagertzen edo erortzen badira, arrisku larria jasan dezake sektoreak.

Bizkaiko baxurako itsasontziak aztertzen baditugu, Gipuzkoan baino gutxiago zeuden 2020. urtean Eusko Jaurlaritzaren datuen arabera. Urte horretan baxurako 69 ontzi aurkitzen ziren Bizkaiko portuetan banatuta. Gehienek (32 itsasontzik) Bermeoko portuan zuten bere egoitza-portua baina hala ere, beste portu batzuk ere garrantzitsuak dira probintzia honetan.

Urteetan zehar gauzatu den eboluzioa aztertzeko probintzia honetan, aurrez aipatu bezala, Eusko Jaurlaritzak (2021) 1995. urtetik aurrerako Bizkaiko baxurako itsasontzien datuak argitaratuta ditu. Beherakada nabarmen bat egon dela esan dezakegu azken 25 urteetan. 1995. urtean 184 itsasontzik zuten beren egoitza Bizkaiko portuetan eta 2020. urtean 69 itsasontzik soilik. Eboluzio hau gehiago sakontzeko portuz-portu egon diren aldaketak ikusiko ditugu hurrengo grafikoaren bitartez.

Grafikoa 2.5.3.1.3.- Bizkaiko baxurako itsasontzien eboluzioa.

BIZKAIKO BAXURAKO ITSASONTZIEN EBOLUZIOA



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Grafiko honetan oso esanguratsua da Bermeoko portuak zenbat baxurako itsasontzi galdu dituen azken urteetan. 100 baxurako itsasontzi baino gehiago izatetik, 32 itsasontzi izatera pasa da. Hala eta guztiz ere, Bizkaiko porturik garrantzitsuena da baxurako sektorean. Sektore honetako ia %50 itsasontzik Bermeon du egoitza-portua. Zaindu beharreko portu bat da, Bizkaiko baxurako sektorearen portu potentzia handiena delako. Horrez gain, 26 atunontzi izoztailek dute Bermeon egoitza-portua. Beste portuei erreparatuz, nahiz eta Ondarroako portuak ez izan itsasontzi asko Bermeoko portuarena aldean, oso garrantzitsua da baxurako sektorean. Itsasontzen kopuruari erreparatzen badiogu, portu honetan ere beherakada nabarmen bat egon da azken urteetan. Beste portu guztiek ere norabide beherakorra izan dute eta gainera, ez dute aurrez aipaturiko bi portuen potentziala. Beraz, Bizkaiko baxurako sektorearen portu nagusiak Bermeoko eta Ondarroako portuak direla esan beharra dago eta portu hauen itsasontzi kopurua zaindu egin beharko da sektoreak aurrera jarraitu ahal izateko.

2.5.3.2.- Itsasontzien adina

Itsasontzien adinari begira ere Eusko Jaurlaritzak datu esanguratsuak argitaratzen ditu sektore honetan. 2020. urteko Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako itsasontzien adinaren batezbestekoa 19,3 urtekoa zen, itsasontzi gehienak 16 eta 20 urte artekoak ziren. Aldiz, EAEko 152 itsasontzitik 10

itsasontzik soilik zituzten 10 urte baino gutxiago. Ikusten den bezala, itsasontzi gehienak 15 urtetik gora dituzte eta zaharkituak daudela esan dezakegu.

Taula 2.5.3.2.1.- 2020. urteko Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako itsasontzien adina.

Urteak	<= 5 urte	6-10 urte	11-15 urte	16-20 urte	21-25 urte	>25 urte
Itsasontzi kopurua	8	2	19	68	37	18

Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Hala ere, nahiz eta datuek negatiboak eman, iraganarekin alderatuz gero batezbestekoa ez da asko aldatu. 1995. urtetik 2020. urterarte 18-20 urteko batezbestekoan ibili da EAeko baxurako itsasontzien adina. Beste sektoreetako itsasontzien datuei erreparatzen badiegu, Gipuzkoako eta Bizkaiko itsasontzien batezbesteko adinak gorabehera handiagoak izan ditu. Adibidez, EAeko altura freskoko itsasontziek aldaketa handiak jasan dituzte azken 25 urteetan.

Hau horrela, EAeko baxurako itsasontzien batezbesteko adina, beste sektoreekin alderatuz gero, askoz ere egonkorragoa dela esan dezakegu. Datu honekin ezin da balorazio edo ondorio garbirik atera, azkenean sektoreari jarraipena emateko etorkizuneko itsasontzi berrien zain egon beharko delako. Ez da batere erraza izango etorkizunean itsasontzi berriak ikustea sektore honekin lotuta, sektorea beherakadan dagoelako.

2.5.3.3.- Itsasontzien materiala

Teknologia arloan ere aurrerapen nabarmenak egon dira sektorean azken urteetan. Honek sektoreari aurrera jarraitzeko indarra ematen dio, etorkizun oparoago baten bila. Hasteko, itsasontzien materiala aldatu egin da, lehen itsasontzi ia denak zurezkoak ziren eta gaur egun, ia ez da zurezko itsasontzirik geratzen Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuen arabera. 2020. urtean baxurako bi zurezko itsasontzi soilik geratzen ziren Euskal Autonomia Erkidegoko portuetan. Gaur egungo itsasontziak altzairuzkoak, zuntzezkoak edo beste aleazio arinekoak dira. Euskadi.eus-en jasotako datuen arabera, gehien erabiltzen diren itsasontziak altzairuzkoak dira Euskal Autonomia Erkidegoan, 112 itsasontzi hain zuzen ere.

Irudia 2.5.3.3.1.- Zurezko ontzia.



Iturria: Imaz, M. (2015).

Irudia 2.5.3.3.2.- Altzairuzko ontzia.



Iturria: Verano, A. (2018).

Bi material hauen artean ezberdintasun handia dago, nahiz eta hasiera batean guk ez ikusi diferentzia hori. Hasteko, gaur egun zurezko itsasontzi bat egiteak kostu handia dauka, ez daudelako zurezko itsasontziak egiten dituzten ontziolak. Honez gain, kalitate-prezio erlazioan oso gaizki kokatzen dira zurezko ontziak. Behin zurezko ontzi bat lortzen badugu, horren mantenu gastua oso handia dela ikusiko dugu. Arrazoi honegatik ere ez dira gaur egun horrelako ontziak egiten. Bukatzeko, itsas zabalean aurki ditzakegun muturreko egoerei (olatu handiak, trumoiak, zaparradak...) aurre egiteko ere ez da material egokia besteekin alderatuta. Hau laburbilduz, zurezko ontzien amaiera iritsi dela esan dezakegu. Gaur egun ikusten direnak, gehiago erabiltzen dira erakusketetarako arrantzarako baino.

Altzairuzko eta zuntzeko ontzian gastua berriz txikiagoa da. Material hauen indargune nagusia materialaren gogortasuna da; itsasontzi hauek urte asko irauten dituzte. Gainera, hauen mantenu gastua ez da besteekin alderatuta handia. Kasu honetan, itsasontziak pintura askotan gal dezake ematen diren ezbeharren aurrean (golpeak, ur gazia...) baina, hala ere ondo irauten dute urteetan zehar. Hau ikusita, gaur egun material hauetako ontziak soilik egiten dira ontzioletan. Material berri egokiago bat sortu ezean, material onena da ontzientzat eta horrelako itsasontziak egingo dira etorkizunean.

Taula 2.5.3.3.1.- 2020. urteko Euskal Autonomia Erkidegoko itsasontzien material motak.

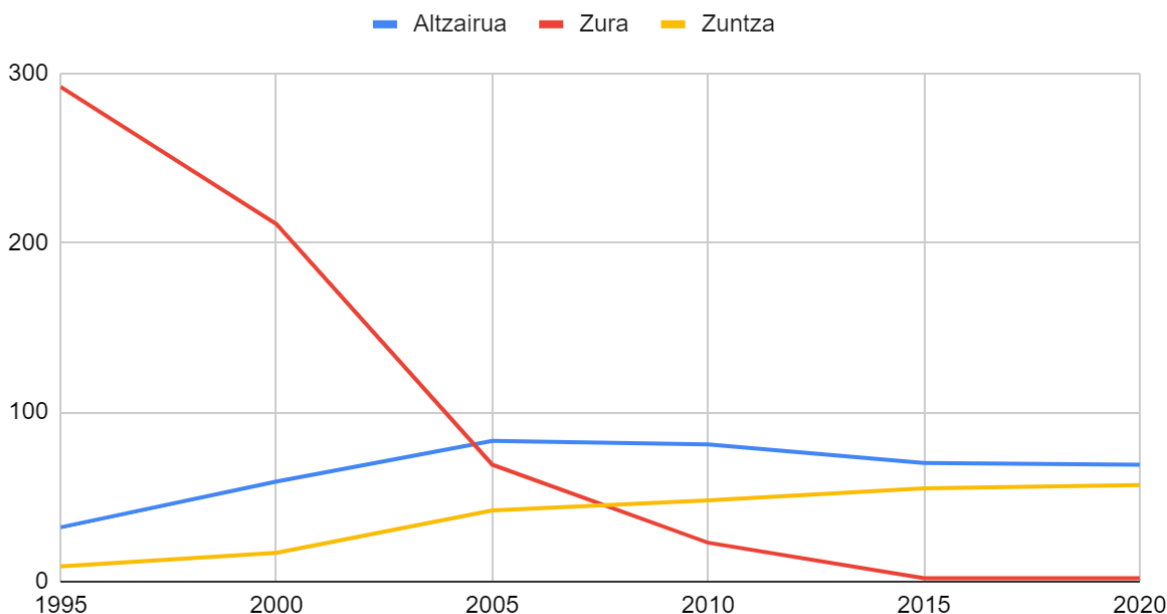
Sektoreak	Altzairua	Zura	Aleazio arina	Zuntza	Besteak	Guztira
Baxura	69	2	21	57	3	152
Altura freskoan	16	0	0	0	0	16
Bakailontzi	2	0	0	0	0	2
Atunontzi izoztailea	25	0	0	0	1	26
Guztira	112	2	21	57	4	196

Iturria: Euskal Jaurlaritza (2021).

Taula honetan ikus ditzazkegu 2020. urteko EAEko itsasontziak zein materialez dauden eginda, baina datu zaharragoei erreparatzen badiegu itsasontzien material mota guztiz aldatuko da. 1995. urteko datuei begiratzen badiegu, material guztiz ezberdin batekin aurki gaitzke: Poliesterrarekin. Gaur egun ez dira material horrekin egiten ontziak.

Grafikoa 2.5.3.3.1.- EAEko baxurako itsasontzien materialaren aldaketen eboluzioa.

EAEko baxurako itsasontzien materialaren aldaketa



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Eusko Jaurlaritzak argitaratutako datuetan oinarrituta, aldaketa nabarmena dela ondorioztatu dezakegu. Hasteko, grafiko honetan 3 material mota bereizten

ditugu (beste materialak ez ditugu kontutan hartuko): altzairua, zura eta zuntza. Zurak urteetan zehar izan duen jaitsiera nabarmena izan da. Azken 25 urtetan zurezko 292 itsasontzi izatetik 2020. urtean 2 izatera pasa ziren. Arrazoi nagusiak honako hauek dira: teknologia edo material berrien garapena eta itsasontzi kopuruaren beherakada. Altzairuaren eta zuntzaren kasuan, egoera ezberdina da. 1995. urtetik gorakada bat izan dute, baina azken urte hauetan itsasontzi kopurua egonkortu edota jaitsi egin da. Gaur egun, material hauetako ontziak egiten dira baina, itsasontzi berrien kopurua txikia denez, kopuruak ez du gora egiten.

2.5.3.4.- Itsasontzien propulzio sistemak

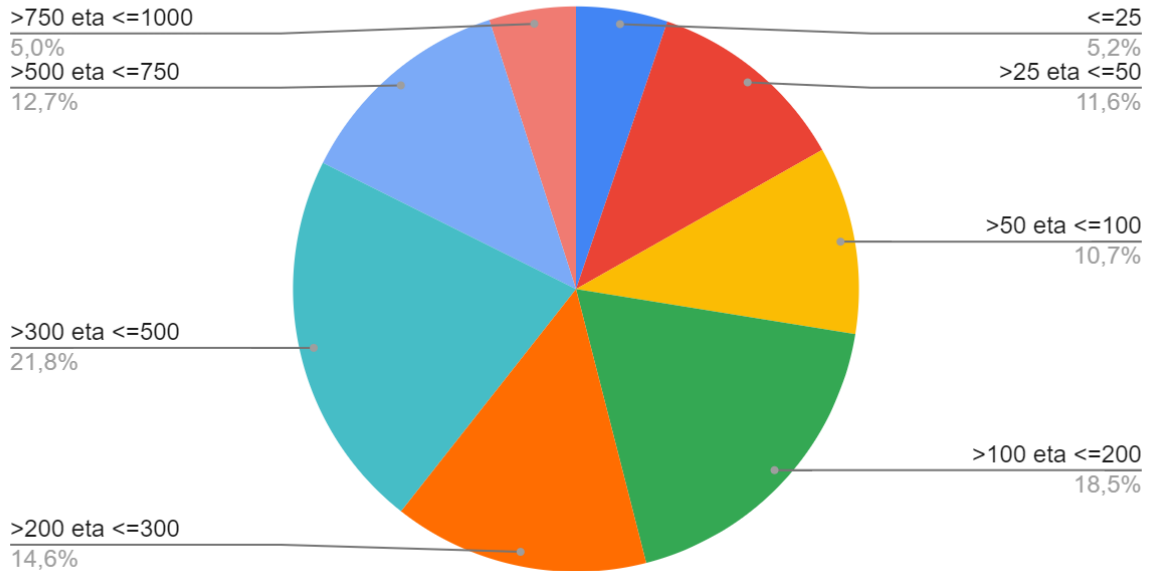
Itsasontzien teknologia berriei buruz gehiago sakontzeko itsasontzien propulzio sistemak aztertuko ditugu. Gaur egun, arrantzarako itsasontzi guztiak behartuta daude motorrak eramatera itsasontzia mugitzeko, baina lehen legerik ez egoteaz gain, ez zegoen motorrik. Motorren sorkuntza aurrerapen oso garrantzitsua izan zen sektore honetan. Aspaldi, belekin eta arraun eginez mugitzen zituzten itsasontziak eta honek denbora-galtze handia eragiten zuen. Orain ordea, itsasontziek lehen mailako motorrak izaten dituzte mugitzeko eta honek, sektoreari aurrera jarraitzeko aukera ona ematen dio.

Gipuzkoako eta Bizkaiko itsasontzien datuei erreparatuz, garbi ikusten da potentzia handieneko itsasontziak alturako sektorean jarduten direnak direla. Aurrez aipatu bezala, itsasontzi hauek handiagoak dira baxurakoak baino eta indar gehiago behar dute mugitzeko. Alturako itsasontzien motorrak 1.000-2.000 KW (KiloVatio-tan neurtzen dira itsasontzietako motorren potentziak) artean izaten dituzte eta baxurakoak berriz, 25-500 KW artean normalean. Honek ez du esan nahi ez daudenik potentzia handiko itsasontziak baxurako sektorean.

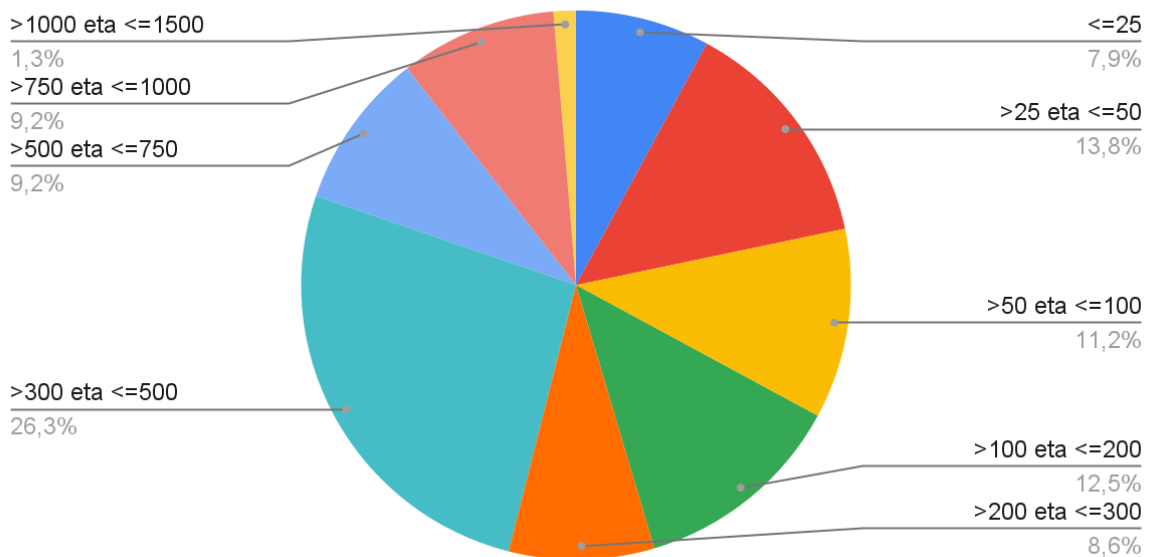
Azken urteetako motorren aldaketak nolakoak izan diren aztertzeko, Eusko Jaurlaritzak (2021) azken 25 urteetako EAeko motorren potentzien datuak argitaratu ditu. 1995. urtean, EAeko baxurako sektorean ez zegoen 1000 KW baino potentzia handiagoko motorrik. Gehienak 300 eta 500 KW artekoak ziren eta horren ondorioz, denbora asko galtzen zen bidaietan. 2020. urtean aldiz, nahiz eta motorren potentziak askorik ez aldatu, motorren kalitatea, itsasontzien materiala, itsasontzien aerodinamika etab. hobetzen joan dira. Horrela, bidaietako denbora txikitzea eta motorren iraupena handitzea lortu dute. 2020. urtean, 1.000 eta 1.500 KW arteko 2 itsasontzi soilik zeuden EAeko baxurako sektorean. Datu hauek ikusita, ondorioztatu dezakegu baxurako itsasontziek ez dituztela KW asko behar beraien lana egiteko. Itsasontzi hauek ez dira oso handiak izaten eta beraz, 300 eta 500 KW arteko motorrak egokiak izan daitezke sektore honetan.

Grafikoa 2.5.3.4.1.- 1995. eta 2020. urteko EAEko baxurako itsasontziko motorren potentziak KW-tan.

1995. urteko EAEko baxurako itsasontziko motorren potentziak KW-tan



2020. urteko EAEko baxurako itsasontziko motorren potentziak KW-tan



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

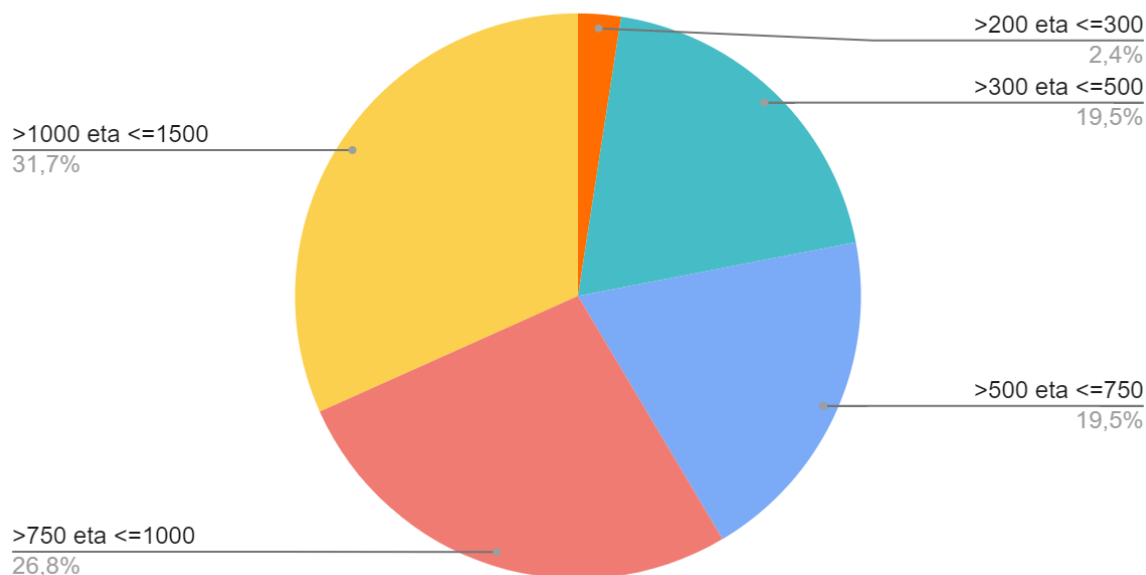
Urteetan zehar aldaketei buruzko aipamena egin ezker, grafikoetan ikus dezakegu ez direla asko aldatu portzentaiak. Nahiz eta osotasunean motorren

KW-ak igo, aldaketa ez da oso esanguratsua izan. Gainera, bi grafikoak alderatuz gero ikus dezakegu irudia ia berdina dela. Aurrez aipatu bezala, motorren potentziak landu beharrean, beste aldagai batzuk landu dira itsasontziak hobetzeko.

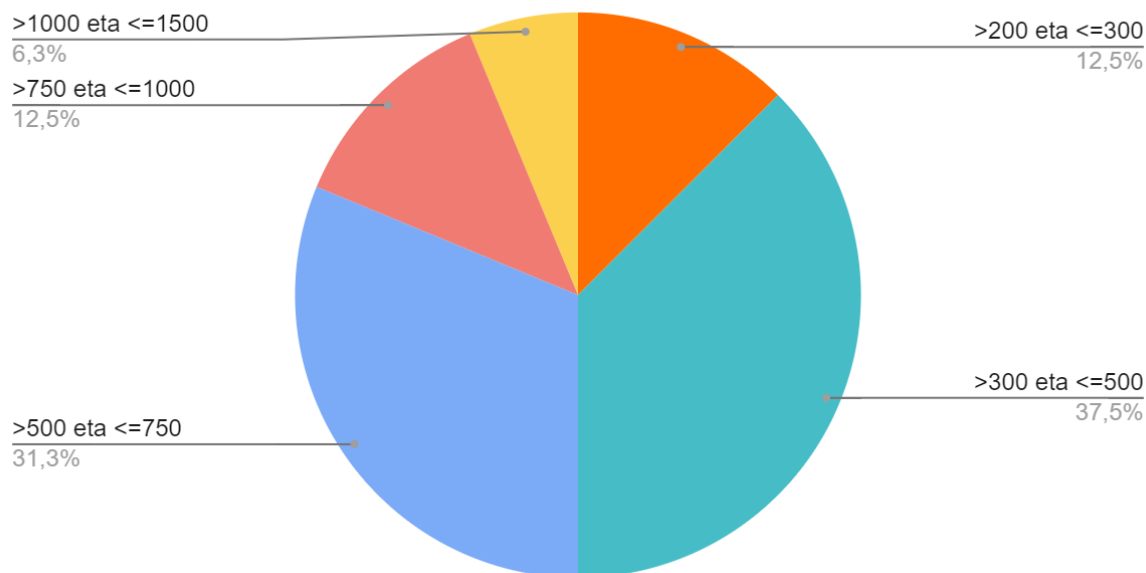
Baxurako itsasontzien motorren potentziak aztertu ondoren, beste sektoreko itsasontziekin zer diferentzia dagoen ikusiko dugu, kasu honetan, altura freskoko sektoreakin. Altura freskoko sektoreko itsasontziak baxurako itsasontziak baino handiagoak direnez, zentzuzkoa da potentzia handiagoko motorrak izatea. EAeko alturako sektorean, 2020. urtean potentzia txikiena duen motorra 200 eta 300 KW artean kokatzen da eta handiena 1.000 eta 1.500 KW artean.

Grafikoa 2.5.3.4.2.- 1995. eta 2020. urteko EAEko alturako itsasontziko motorren potentziak KW-tan.

1995. urteko EAEko altura freskoko itsasontziko motorren potentziak KW-tan



2020. urteko EAEko altura freskoko itsasontziko motorren potentziak KW-tan



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Sektore honetan, baxurako sektoarekin egindako grafikoaren alderatzen badugu, grafikoaren irudia aldatu egiten dela ikus dezakegu. Grafiko hauetan, potentzia handiko motorren portzentaia handiagoa da baxurako sektoreena

baino. Hala ere, logikoa den bezala eta aurrez aipatu bezala, normaltzat hartu behar da.

Aldiz, azken 25 urteetan altura freskoko sektoreko itsasontziko motorrek izan duten aldaketa bitxia da. Kasu honetan, motorren potentziak jaitsi egin dira EAEn. 1995. urtean, itsasontzi gehiago izateaz gain, potentzia altuagoko itsasontziak zeuden sektorean. Aldaketa honen arrazoia lortzea ez da erraza, logikak alderantzizko joera hartzen duelako. Beraz, arrazoietako bat teknologiaren eta motorren garapena izan daiteke.

Aurrez aipatutako bi sektoreak, ikusi dugunez norabide ezberdinean doaz aldagai honetan. Baxurako sektoreko motorren potentzien gehiengoa 300 eta 500 KW-etan zegoen bai 1995ean eta bai 2020an. Altura freskoko sektorean aldiz, 1995ean 1.000 eta 1.500 KW artean zeuden gehiengoak eta 2020an berriz, baxurako sektorekoan bezala. Hau laburbilduz, ondorioztatu dezakegu garrantzitsua ez dela izan motorren potentziak handitzea, baizik eta itsasontzietan eta motorretan aurrerapen teknologikoak ematea.

2.5.3.5.- Itsasontzien TRB (Tonelaje Erregistro Gordina)-ak

Arrantza sektorean oso garrantzitsua da itsasontzi bakoitzak zenbat arrain kilo edo tona harrapatzen dituen jakitea arrantzaren egoera nola dagoen jakiteko. Ezaugarri edo aldagai askoren menpe egon daiteke itsasontzi bakoitzak zenbat harrapatzen duen; besteak beste langileen arabera, eguraldiaren arabera eta itsasontziaren arabera. Geroz eta arrain gehiago harrapatu itsasontzi batek, itsasontzi horrek irabazi gehiago izateko joera izan ohi du (salmentari erreparatu beharko genioke). Arrazoi honegatik da garrantzitsua itsasontzi batentzat ahal den guztia (beti ere legeak errespetatuz) harrapatzea.

Arrantza munduko sektoreei erreparatzen badiegu, logikoa da alturako itsasontziak arrain kilo gehiago harrapatzea baxurako itsasontzietan baino. Hau langile gehiago izan ohi direlako, itsasontziak handiagoek direlako eta denbora gehiago ematen dutelako itsasoan gertatzen da. Hala ere, gehiago harrapatzen badute ere, gastuak ere handiagoak izan ohi dira aurrez aipatutako arrazoiengatik.

2020. urteko EAeko baxurako itsasontzien TRB-aren batez bestekoa ateratzen badugu, 65,15 tona harrapatu zituen batezbestez itsasontzi bakoitzak 2020an, jakinda 152 itsasontzi zeudela 2020. urtean Eusko Jaurlaritzaren (2021) arabera. Alturako itsasontzien batezbestekoa kalkulatu badugu, altura freskoan 214,81 tona batezbestez, bakailontzietan 825 tona batezbestez eta atunontzi izoztaileetan 1.922,30 tona batezbestez.

Taula 2.5.3.5.1.- 2020. Urteko TRB aren batezbestekoak Gipuzkoan eta Bizkaian.

Sektoreak	Batezbestekoak tonetan (TRB)
Baxura	65,15
Altura freskoan	214,81
Bakailontziak	825
Atunontzi izoztaileak	1922,3

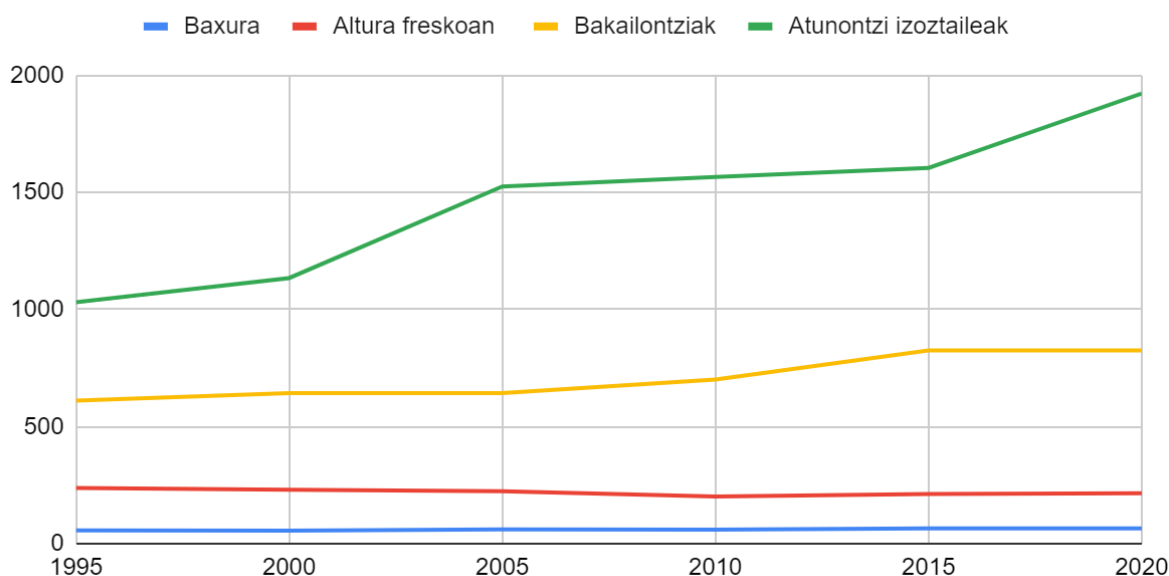
Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Nahiz eta batezbestekoak aurreko taulakoak izan, itsasontzi batetik bestera alde handia nabarmendu dezakegu. Baxurako sektorearen kasuan, gehien harrapatu zuen itsasontzia EAEn 2020. urtean Euskadi.eus-eko datuen arabera 200 eta 300 tona artean dago eta gutxien harrapatu zuen itsasontziak 25 tona baino gutxiago harrapatu zituen. Diferentzia honek ez du esan nahi izugarrizko alde dagoenik gehien harrapatzen duenen eta gutxien harrapatzen dutenen artean. Ziur aski, gutxien harrapatzen duen itsasontziak oso langile gutxi izango ditu eta gainera itsasontzia txikia izango da. Aldiz, gehien harrapatzen duen itsasontziak langile asko izango ditu eta gainera, handia izango da.

Behin 2020. urteko EAeko TRB-a aztertuta, aldagai honen eboluzioa aztertuko dugu. Eusko Jaurlaritzak 1995. urtetik aurrera EAeko itsasontziek zenbat tona harrapatu dituzten argitaratzen du urtero. Baxurako sektorean, 2020. urtean EAeko itsasontziek 10.494 tona gutxiago harrapatu zituzten 1995. urtean baino. Horrela ikusita, sektorea gainbehera larrian dagoela ematen du baina nahiz eta datu hau ez izan positiboa sektorearentzat, itsasontzi bakoitzak harrapatutako tonen batezbestekoak gora egin du azken urteetan. 1995. urtean EAeko baxurako itsasontziek, batezbestez 56,19 tona harrapatu zituzten eta 2020. urtean 65,15 tona aurrez aipatu bezala.

Grafikoa 2.5.3.5.1.- TRB-aren batezbestekoaren aldakaera EAEko arrantza sektoreetan.

TRB-aren batezbestekoaren aldakaera EAE-ko arrantza sektoreetan



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Grafiko honetan, EAEko arrantzaren sektore ezberdinek zein bilakaera izan duten adierazten da. Kasu honetan, sektoreko batezbestekoen azterketa egin dugu. TRB-aren kopuru totalari begiratzen badiogu, urteetan zehar jaitsi egin da. Aurrez ikusi bezala, itsasontzien kopurua jaitsi egin da EAEn eta beraz, jaitsieraren arrazoi nagusia hori izan da. Sektoreko batezbestekoari erreparatzen badiogu, grafikoan ikusten dugunez aldaketa garrantzitsuak egon dira. Baxurako eta altura freskoaren sektoreak ez dute urteetan zehar ia aldaketarik jasan. Bakailontziek eta atunontzi izoztaileen sektoreak aldiz, igoera bat jasan dute.

Baxurako sektorean, nahiz eta igoera bat egon, igoera hori ez da handia izan beste sektoreekin alderatuta. Egon diren aurrerapen teknologikoak, ikerkuntzak... ikusita, batezbestez harrapatutakoaren kopurua ez da asko hazi. Arrazoi asko egon daitezke igoera honen zergatiak jakiteko, horien artean garrantzitsuenak, gobernuaren eragina (kuotak) eta itsasoaren egoera dira. Azken urte hauetan neurri zorrotzak hartu dira itsasontziek harrapatu dezaketen kopuruaren gain. Arrazoi honengatik, itsasontziek ezin dute ahal duten guztia harrapatu eta beraz, sektoreko batezbesteko TRB-ak ezin du gehiago hazi edo handitu.

2.5.3.6.- Itsasontzien egoera juridikoa

Itsasontzien jabeen egoera juridikoak aztertzen baditugu, hainbat aukera izango ditugu. Horien artean, gehien erabiltzen direnak honako hauek dira: pertsona fisikoa, ondasun erkidegoa eta merkatal sozietatea. Nahiz eta aukera gehiago egon, 3 aukera hauek nabarmentzen dira arrantza sektore osoan.

EAEko itsasontzien jabeen egoera juridikoa aztertzerako orduan, Eusko Jaurlaritzak (2021) 1955. urtetik 2020. urterarte EAEko itsasontzi guztiek zein egoera juridiko izan duten argitaratzen du urtero. Baxurako sektoreari erreparatzen badiogu, garbi ikusten da datuetan gehiengoa zein 2 egoera juridikok osatzen duten: pertsona fisikoak eta ondasun erkidegoak. Alturako sektorean ordea kontrakoa da, itsasontzi gehieneko egoera juridiko EAEn merkatal sozietatekoa da. Gainera, 2020. urtean ez dago itsasontzirik non bere egoera juridikoa pertsona fisikoaren edo ondasun erkidegokoa den. Hona hemen 2020. urteko EAE-ko itsasontzien egoera juridikoa:

Taula 2.5.3.6.1.- 2020. urteko EAEko itsasontzien jabeen egoera juridikoa.

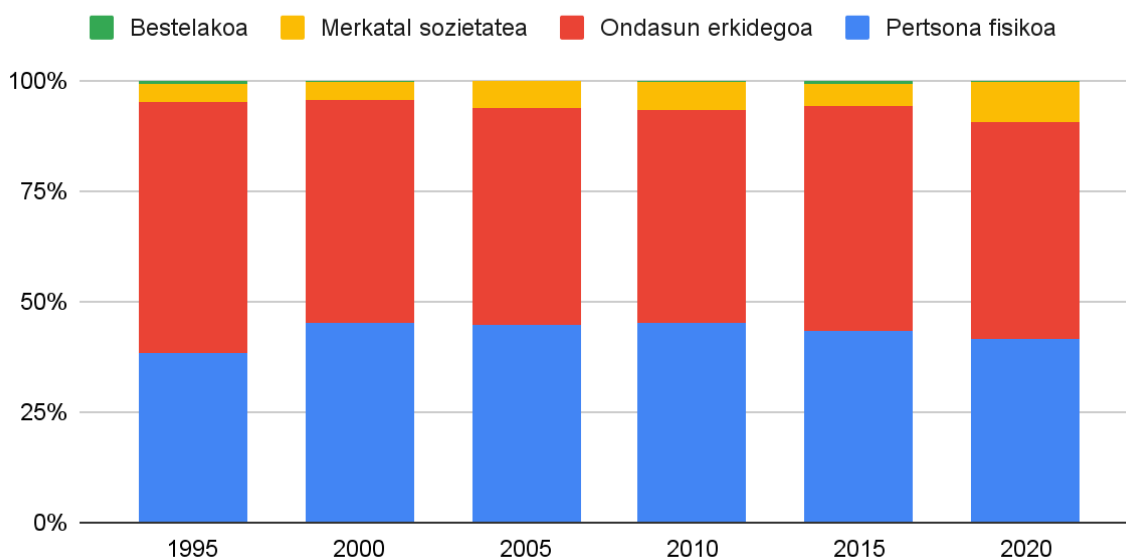
Sektoreak	Pertsona fisikoa	Ondasun erkidegoa	Merkatal sozietatea	Bestelakoak
Baxura	62	72	14	4
Altura freskoan	0	0	16	0
Bakailontzi	0	0	2	0
Atunontzi izoztaile	0	0	26	0

Iturria: Eusko Jaurlaritza (2021).

Taula honetako datuekin garbi ondorioztatu dezakegu zein diren sektore bakoitzean gehien erabiltzen diren jabeen egoera juridikoak. Honen gain, azken 25 urteetako datuek ere baieztatzen digute sektore bakoitzaren joera nolakoa den. 1995. urtean EAEn 3 alturako itsasontzi soilik zeuden non bere egoera juridikoa pertsona fisikoarena ala ondasun erkidegoarena zen (%3,65). Alderantziz, 15 baxurako itsasontzi soilik zeuden 1995. urtean merkatal sozietatez osatuta (%4,13).

Grafikoa 2.5.3.6.1.- EAEko itsasontzien jabeen egoera juridikoaren eboluzioa eta egoera baxurako sektorean.

EAE-ko itsasontzien jabeen egoera juridikoaren eboluzioa eta egoera baxurako sektorean



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Urteetan zehar ez da ia aldatu EAEko baxurako itsasontzien jabeen egoera juridikoa grafikoan ikus dezakegun bezala. Aurrez aipatu bezala, ehuneko zati handiena 2 egoerek hartzen dute sektore honetan. EAE-ko alturako itsasontzien eboluzioa aztertuko bagenu, alderantzizko grafiko edo taula bat lortuko genuke EAEko baxurako sektorearekin alderatuta.

Honen zergatiaren arrazoi nagusia honakoa da: Baxurako itsasontzien hasierako inbertsioa, askoz ere txikiagoa da alturako itsasontziekin alderatuta. Hortaz, baxurako itsasontzietako jabeek nahiago izaten dute autonomo bezala jarraitu edo ondasun erkidego bat sortu hasiera emateko proiektuari. Honez gain, itsasontzi aurrera eramateko betebeharrak lasaiagoak dira sozietate anonimo edo erantzukizun mugatuko sozietateekin alderatzen baditugu. Gainera, baxurako itsasontzi askoren jatorria gurasoen edo aiton-amonengandik dator eta horretarako ere erosoagoa da baxurako itsasontziak dituzten 2 egoera juridiko hauek izatea.

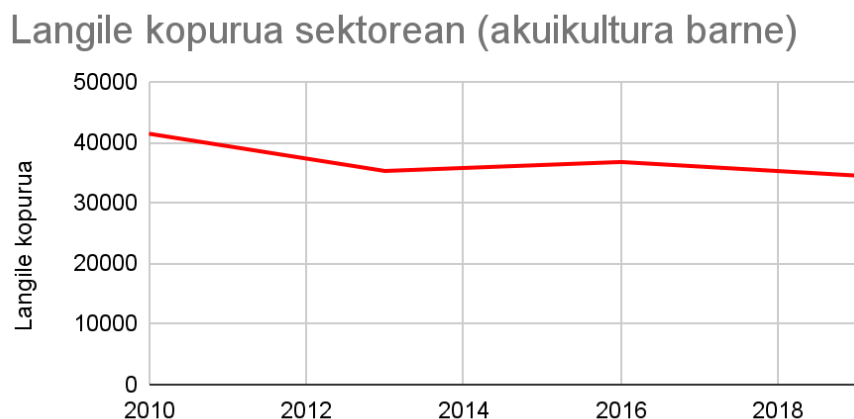
Alturako sektorearen kasuan alderantziz da. Hasieran egin beharreko inbertsioa oso altua izan ohi da, alturako itsasontziak baxurako itsasontziak baino garestiagoak direlako gehienbat. Arazo honi aurre egiteko, itsasontzien jabeek

erantzukizun mugatuko sozietateak edo sozietate anonimoak eraikitzen dituzte normalean. Kasu honetan, lortu betebeharreko ezaugarriak zailagoak izaten dira ondasun erkidegoetakoena baino, adibidez, enpresaren kapital sozialak 60.000 eurotik gora egon behar du sozietate anonimoen kasuan, enpresaren kapitala akzioetan banatuta egongo da sozietate anonimoen kasuan... Horregatik, alturako itsasontzi gehienak enpresa handien menpe egon ohi dira, adibide bezala, Bermeoko Albacora enpresa aipa dezakegu.

2.5.4.- Sektorearen langileria

Behin itsasontzien kopurua eta adina aztertu eta gero, sektore honetan jarduten duten langileria aztertuko dugu. Langile kopurua ere nabarmen jaitsi da azken urteetan. Jaitsiera honen arrazoi nagusiak honako hauek dira: Itsasontzien murrizketa, aurrerapen teknologikoak eta langile falta. 2020. urtean, 41.453 langilek egiten zuten lan zuzenki itsasontzietan Espainian Gobierno de Españaren (2019) datuen arabera, eta 2019an berriz, 34.524 langilek. Nahiz eta oso jaitsiera esanguratsua izan, gehiago jaitsiko dela espero dute adituek. Manuel Ballestak, Murtziako Kofradieen Federazioko presidentea, eta Carlos Salasek, San Pedro de Pinatar-eko Kofradiako presidentea, diote (Molina, 2021) gazteek ez dutela nahi arrantzatik bizi eta beste aukera batzuk bilatzen dituztela honen aurrean.

Grafikoa 2.5.4.1.- Langile kopuruaren eboluzioa Espainia mailan arrantza sektorean (akuikultura barne).

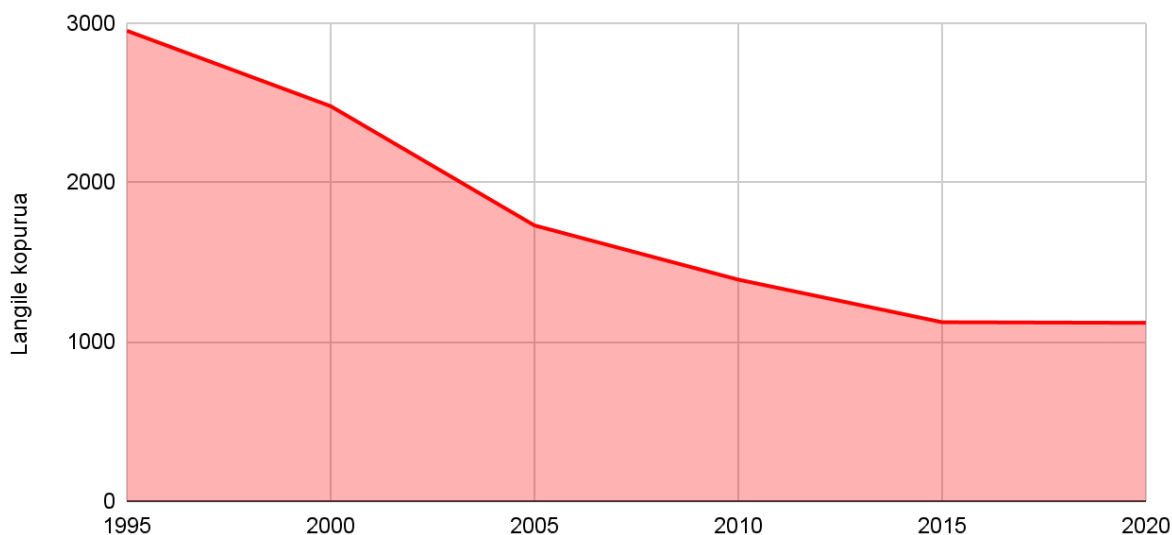


Iturria: Gobierno de Españaren (2019) datuekin geuk egina.

Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuen arabera, EAEko baxurako sektorean 1.118 pertsonak egiten zuten lan 2020. urtean. 1995. urtean berriz, sektore berdinean 2.950 langilek egiten zuten lan. 25 urtetan %50a baino gehiago jaitsi da langile kopurua eta honen arrazoi nagusia, itsasontzien beherakada izan daiteke.

Grafikoa 2.5.4.2.- EAEko baxurako arrantza sektoreko langile kopuruaren eboluzioa.

EAEko baxurako arrantza sektoreko langile kopuruaren eboluzioa



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Grafikoan ikus dezakegu, urtez-urte langileria kopurua jaisten joan dela. Badakigu Gipuzkoan garrantzi handiagoa duela baxurako arrantzak alturakoak baino, beraz Gipuzkoako sektoreari gehiago eragingo dio jaitsiera honek Bizkaiko sektoreari baino. Gainera, Gipuzkoan baxurako itsasontzi gehiago daudenez, langile gehiago egotea espero da. Etorkizunari begira arazo larri bat suposatu dezake eta aldaketarik ezean, sektorearen amaiera ekar dezake.

Horrez gain, langileen portzentaje handi bat atzerritarra da. Euskal Herrian arrantzale atzerritar askorekin aurki gaitzke eta adibidez, Getariako arrantzaleen ia %50a beraiek osatzen dute. Hau ez da gertatzen atzerriko langileak hemengoak baino trebeagoak direlako, baizik eta bertakoek ez dutelako sektore honetan lan egin nahi.

Langileen sexuari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak (2016) eginiko “Euskadi 2020 Arrantza eta Akuikulturaren Egitasmoa”n, 90 langile emakume soilik kontabilizatzen ditu. Langile hauek gainera 3 zatitan banatzen dituzte: “Paketatzaileak”, “Neskatilak” eta “Saregileak”, 19, 17 eta 54 hurrenez hurren. Emakumeak sektorearekin gehiago lotzeko, 2014ko martxoaren 24an emakumeen laguntzarako federazio bat sortu zen EAEn: Itsasoko Emakume Langileen Euskadiko Federazioa. Federazio honen helburua emakumeak sektoreko arlo guztietan sartzea, lan-baldintzak babestea, kotizazioak hobetzea eta emakumeak sektorean hobeto integratzea dira besteak beste. Talde hau,

Espainiako portu eta erakunde ezberdinekin elkarlanean ibiltzen da. Hala eta guztiz ere, oso emakume gutxi dira gizonezkoekin alderatuz gero, eta sektorea indartzeko, sexu guztietako pertsonak beharko liriateke.

Hau dena laburbilduz, langile gazte gehiago behar direla ondorioztatu dezakegu. Itsasontzietako adin-mailaren batezbestekoa gero eta handiagoa da eta hau aldatzen ez bada, sektoreari jarraipena emateko arazoak egongo dira. Sexuari erreparatuz gero, nabarmena da emakume gehiago behar direla sektorean.

2.5.4.1.- Lan baldintzak

Itsasontzi batean lan egiteak beti izan du lan zailaren eta gogorraren izena, baina benetan horrela ote da? Sektore guztietan egon dira aldaketak iraganetik gaur egunera arte eta baxurako arrantza sektorean ere aldaketak egon dira. Aldaketa hauek, gobernuak hartutako legeek, sektoreko konbenioek, lan-segurtasunak eta aurrerapen teknologikoek eragin dute esaterako. Ez dauka zerikusirik 1900. urteko sektore honetako lanak gaur egunekoarekin.

Teorian urtero joaten dira lan baldintzak hobetzen eta Espainiako gobernuak azkenengo aldaketa 2020. urteko uztailaren 2an egin zuen. BOEn argitaratutako azken aldaketa honek lan ordutan, arreta medikuan, kontratu motetan... eragin zuen.

Hala eta guztiz ere, 2014. urteko otsailean Gobierno de Españak argitaratutako txosten bat, hain zuzen ere "Sector pesquero análisis de situación de la salud laboral"-ean (2014), horrela hasten da: *"Las condiciones laborales de los marineros continúan siendo de las más penosas"*. Egindako ikerketako datuak oso txarrak ziren, bai izandako istripu aldetik, bai izandako baja kopuruarengatik. Sektore honetan lan fisiko asko egin behar da eta langile asko ez daude prestatuta horretarako. Honek langileengan asko eragiten du eta lesio ohikoenak bihurriketak eta dislokaketak dira txostenaren arabera.

Nahiz eta 2014. urteko txostenean adierazi sektoreko lan baldintzak ez direla onak, asko hobetu dira XIX. edo XX. mendekoekin alderatzen baditugu. Hasteko, gaur egun itsasontziak dituzten azpiegiturak (kumunak, logelak, sukaldeak...) ezin dira alderatu beste mendeetako itsasontzietako azpiegiturekin. Itsasontziak duen segurtasun-maila ere asko handitu da, adibidez, gaur egun ia ez da itsasontzirik hondoratzen. Lanerako materiala ere asko hobetu da eta horrek ere langileei segurtasuna ematen die.

Datuak txarrak izan arren, hobekuntza bat ematen ari dela dirudi. Azken urteetan istripu maila jaitsi egin dela egiaztatzen du aurrez aipatutako

txostenak. Urtez urte lan baldintzak hobetzen doaz baina beste zerbitzu batzuekin alderatuz, nahiko makal ari da garapena ematen.

Soldatei dagokionez, sektore honetako soldatak ez dira finkoak izaten normalean. Kasu gehienetan, soldata finko bat izateaz gain, soldata aldakor bat ere gehitzen zaie. Soldata aldakor honetako bi aldagai nagusiak hauek dira: harrapatutako kopurua eta salmenta prezioa. Kasu honetan, salmentan lortutako balioaren zati handiena itsasontziaren jabeek eta patroiek eramaten dute eta falta den beste zatia arrantzaleen artean banatzen da. Beraz, gero eta gehiago harrapatu eta gero eta garestiago saldu, arrantzale langilearen soldata handiagoa izango da. Honek bere alde onak eta txarrak dituen arren, EAEko baxurako sektoreko langile gehienek horrela irabazten duten beren soldata.

Hau laburbiltzeko, gaur egun dauden sektoreko baldintzak onenak ez diruditen arren, azken urteetan aldaketa positiboak eman dira sektorearentzat. Nahiz eta beste sektoreekin alderatuz aldaketak astiro gertatu, urtez urte ari dira baldintzak hobetzen. Sektorea indartsu mantentzeko, behar beharrezkoa da lan baldintza egokiak izatea. Oraindik aldaketa asko falta dira egiteko baina epe motz/ertain batean, sektorearen onerako aldaketa gehiago egotea espero beharko da.

2.5.5.- Baxuran arrantzaten diren arrainak

Itsasoan espezie askotako arrainak daude, baina itsasontziek ez dituzte espezie denak harrapatzen. Urteetan zehar aldaketak egon ohi dira harrapatutako espezieen artean eta urtero aldaketak izan ohi dira harrapatzen direnen artean. Horrez gain, sektore eta herrialde bakoitzak espezie ezberdinak harrapatzeko aukerak izaten ditu eta honek ere barietate handia ematen dio arrantza munduari. Gobernuak ere eragin handia du, berak erabakitzen baitu zein espezie mota harrapatzeko aukera dagoen eta zein ez. Beraz, Bruselaren erabakitzen diren arauak, papel garrantzitsua hartzen dute sektorean.

EAEren kasuan, aldaketak handiak egon dira harrapatzen diren espezieen artean Erdi Arotik gaur egunera arte. Adibidez, Erdi Aroan baleak harrapatzeko aukera zegoen eta gainera, bera zen garrantzi handiena zuen espeziea. Gaur egun ordea, debekatuta dago baleak harrapatzea EAEn. Beste hainbat espezierekin ere berdina gertatu da, izurdeekin adibidez. Hala ere, nahiz eta EAEko itsasontziek debekatuta duten espezie hauek harrapatzea, beste herrialde batzuk aukera ematen diete beraien herrialdeko itsasontziei espezie hauek harrapatzeko.

Hau guztiaz gain, EAE-ko baxurako sektorean zein diren espeziea garrantzitsuenak aztertuko ditugu. EAE-ko alturako sektorean garbi esan

daiteke zein diren espezie garrantzitsuenak, bere izenak hala deskribatzen baitu (bakailaontziak eta atun izoztaileak): bakailaoa eta atuna edo zimarroia. Baxurako sektorean beste espeziea batzuk izan dira garrantzitsuenak 1999. eta 2020. urteen artean Eusko Jaurlaritzak (2021) argitaratutako datuen arabera. Aipagarrienak antxoa eta hegaluzea izan dira.

2020. urtean, Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuen arabera, 6.098 tona hegaluze, 1.586 tona antxo eta 6.765 tona berdel saldu ziren Gipuzkoako portuetan. Bizkaiko portuetan berriz, 1.826 tona hegaluze, 998 tona antxo eta 6.831 tona berdel saldu ziren.

Taula 2.5.5.1.- 2020. urtean EAeko portuetan saldu ziren arrain espezie garrantzitsuenetarikoak tonetan.

	Hegaluzea	Antxoa	Berdela
Gipuzkoa	6098	1586	6765
Bizkaia	1826	998	6831
EAE	7924	2584	13596

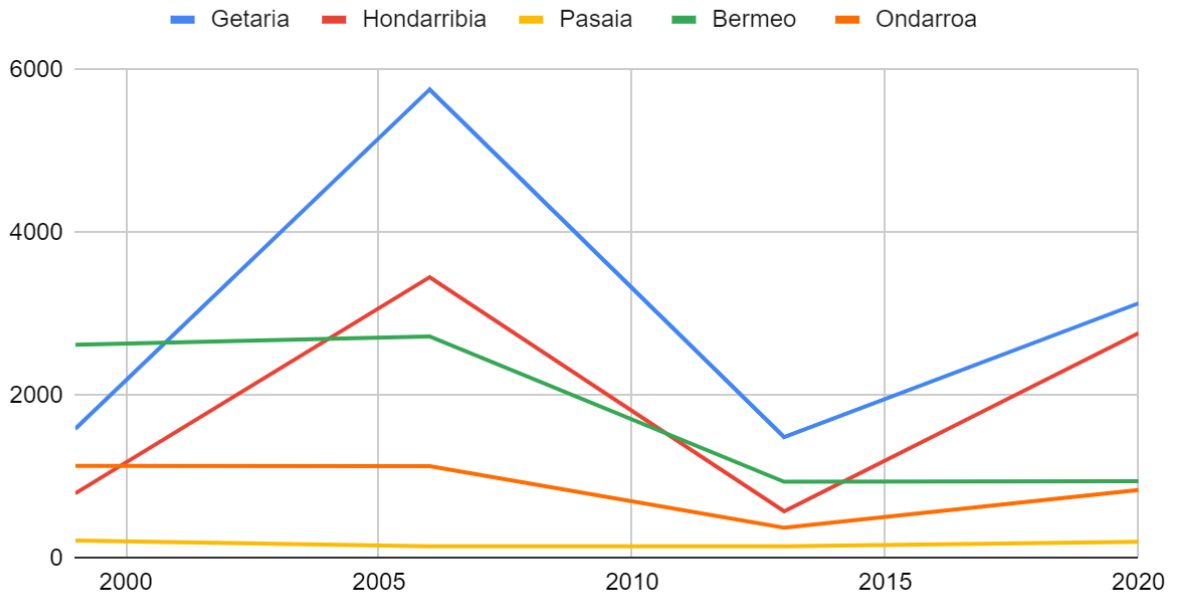
Iturria: Eusko Jaurlaritza (2021).

Datu hauek ikusita, azken urte honetan berdela izan da gehien saldu den produktua EAeko portuetan baina horrek ez du esan nahi espezierik garrantzitsuena izan denik mozkinen erreparatuta. Mozkinen erreparatu nahi badiegu, aurrerago aztertuko dugun salmetako arloari egin beharko diogu jaramon. Bestetik, probintziei erreparatzen badiogu, Gipuzkoako portuetan tona gehiago saldu direla ikus dezakegu. Honen arrazoi nagusia itsasontzi gehiago daudela izan daiteke ziurrenik.

Azken urteetan zer nolako eboluzioa izan duten EAEn harrapatutako eta saldutako espezieek Eusko Jaurlaritzak 1995. urtetik 2020. urtera arteko datuak eskaintzen dizkigu. Hobeto zehazteko espezieen eboluzioa nolakoa izan den Euskal Autonomia Erkidegoko baxurako sektoreko 5 portu garrantzitsuenen datuak aztertuko ditugu: Hondarribiako, Getariako, Pasaiko, Bermeoko eta Ondarroako portuak hain zuzen ere.

Grafikoa 2.5.5.1.- EAEko baxurako itsasontziek portuetan saldutako hegaluzearen bilakaera tonetan.

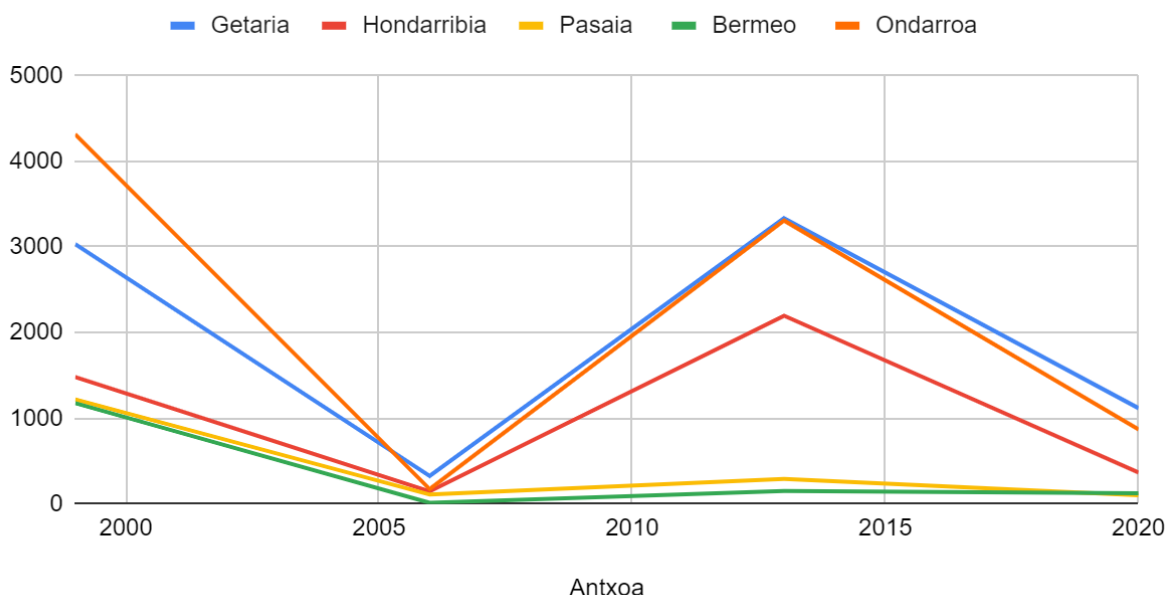
EAE-ko baxurako itsasontziek portuetan saldutako hegaluzearen bilakaera tonetan



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Grafikoa 2.5.5.2.- EAEko baxurako itsasontziek portuetan saldutako antxoaren bilakaera tonetan.

EAE-ko baxurako itsasontziek portuetan saldutako antxoaren bilakaera tonetan



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

2 grafikoa hauean, antxoak eta hegaluzeak EAEko portuetan zer eboluzio izan duten ikusten da. Grafikoa ikus dezakegu erregularitasun gutxi dutela norabideek. Ez daukate norabide finkorik eta gorabehera handiak daude. Gipuzkoa eta Bizkaiko 2 espeziea garrantzitsuenak izanik, aldaera hauek aztertzea garrantzitsua izango da sektorea aztertzeko eta ondorioak ateratzeko.

Hasteko, hegaluzeak izandako bilakaera aztertuko dugu. Ikusten dugun bezala, azken 21 urteetan aldaketa handiak egon dira. 1995. urtetik 2006. urtera arte gorakada nabarmen bat jasan zuen hegaluzearen harrapaketak. 2006. urtean ordea, Gobernuak arrantzaleen kotizazioetan aldaketak egin, aldaketa meteorologikoak jasan eta espezie faltagatik hurrengo urteetan gainbehera etorri zen. Gipuzkoako eta Bizkaiko Kofradien presidentek, Leandro Azkuek eta Iñaki Zabaletak hurrenez hurren, El País aldizkariak egindako erreportai honetan (“La cofradías tildan de “nefasta” la campaña del bonito”, 2011), negargarritzat hartu zituzten azken urteetako hegaluze kanpainak. Azken urteetako beherakada handiena 2013. urtean jasan zuten arrantzaleek baina hortik aurrera, goranzko bidea hartu zuen egoerak. Hegaluzearen prezioaren igoerak, urteko kuotaren gorakadak eta espeziearen gerturatzeak eragin sendoa izan lezake.

Antxoaren eboluzioari erreparatuz garbi ikus dezakegu bere puntu makurrena 2006. urtean izan zela. Arrazoi bakarra honakoa da: Europar Batasunak Bizkaiko Golkuan antxoa harrapatzea debekatu zuen. Lege hau, egindako azterketa biologikoetan antxoa desagertzeko arriskuan zegoelako sortu zen. Honek eragin handia izan zuen EAEko baxurako arrantza sektorean. Ia 5 urte geroago, arau hau malgutu egin zuten eta kupo bidez erregulatzeko arau bat ezarri zuen Europar Batasunak. 2009. urtetik 2020. urtera arte kupoaren legearekin (urtero aldatzen da kupo maximoa) jarraitu du Europar Batasunak EAE-ko antxoaren harrapaketa erregulatzeko.

Hau guztia laburbiltzeko, Europar Batasunak garrantzia handia du EAEko itsasontziek zein espezie harrapatzen dituzten erabakitzeko. Derrigorrez bete beharreko legeak dira eta legeak ongi ezarri eta kudeatzen badira, sektoreari egonkortasun egoki bat eman liezaioke. Horretaz gain, badira beste zenbait faktore non espezieetan asko eragiten duten, adibidez, uraren temperatura aldaketak, migrazio bideak, salmenta prezioak... Beraz, espezie ezberdinen harrapaketa faktore askoren menpe dago eta urteetan zehar aldatzen joan daiteke.

2.5.6.- Arrainen kuoten sistema

Aurreko aldagaietan ikusi dugu dagoeneko zer nolako eragina duten gobernuen erabakiek eta batez ere ezarritako kuotek. Baina zer dira kuota hauek? Europar Batasunak herrialde bakoitzari esleitutako harrapaketa maximoa da espezieko. Kuota hauek, Europar Batasuneko herrialde guztien artean banatzen dira eta nahiz eta herrialdeek elkarrekin kuotak alda ditzaketen, amaieran herrialde bakoitzak kopuru bat izaten du espezieko. Behin kopuru maximo hori harrapatuta, herrialdea behartuta geratu da espezie horren arrantza debekatzera.

Euskal Autonomia Erkidegoko baxurako sektoreko kuotak beraz, Europar Batasunak ezartzen ditu. Gainera, EAE ez denez herrialde independente bat, Espainiako beste itsasontziekin partekatu beharko du harrapaketa maximo hori. Arrazoi honegatik, EAEk ez ditu bere kuota propioak eta hortaz, Espainiako kuotak aztertuko ditugu.

2021. urteko apirilaren 27an Gobierno de Españak (2021) honako kuota hauek ezarri zituen: 18.609,94 tona hegaluze, 26.543,787 tona antxo, 14.398,75 tona berdel... 2020. urtean berriz, 17.174,71 tona hegaluze, 36.674,05 tona antxo, 12.029,48 tona berdel... Ikusten dugun bezala, urtetik urtera aldatzen joaten dira kuotak. Kuota hauek urteetan zehar aldatu egin daitezke Europar Batasunak hala erabakitzen badu. Aldaketa hauek asko eragiten diote

sektoreari, gero eta gehiago harrapatzeko aukera izateak, ondoren diru sarrea handiagoak lortzeko aukera ematen baitu.

Kuota hauek oso garrantzitsuak dira arrantza sektoreen arlorako eta beraz, kuotak urtero handitzea eskatzen da. Honek ordea arazo larri bat suposatu dezake: itsasoaren egoera biologikoa suntsitzea. Sektore honetan behar beharrezkoa da arrainak arrantzatzea baina, baita ere itsasoa zaintzea. Gehiegizko arrantzak sektorearen hondamendi bat ekar dezake eta zoritxarrez urteetan zehar egon dira horrelako kasuak.

Gehiegizko arrantza azken urteetan ezarritako kupoekin, aurrerapen teknologikoekin eta egindako kontrolarekin jetsi egin da. Adibidez, gaur egun debekatuta dago arriskuan dauden espezieen salmenta jatetxeetan, eta merkatuetan besteak beste. Neurri horiekin gehiegizko arrantza ekiditea saiatzen da. Legez aurkako arrantza ere gehiegizko arrantzarekin loturiko beste arazo bat da. Hau, arriskuan dauden espezieak arrantzatzea da eta gehiegizko arrantzarekin lotuta dago. Gaur egun, portuetara gerturatuz gero, legez aurkako ekintza hauek ikusteko aukera dago, oso zaila delako dena ongi kontrolatzea.

Laburbilduz, esan dezakegu sektore honetan dagoen aldagai garrantzitsuenetako bat dela. Kuotak ez badira ongi ezartzen eta errespetatzen arazo larri baten aurrean egon daiteke sektorea. Nahiz eta kontrola gero eta handiagoa izan, oraindik pauso asko daude emateko. Horien artean adibiderik garbiena 2005. urtean egon zen, antxoa harrapatzeko debekuekin. Hala ere, Greenpeace erakundearen ikerketen emaitzek, arazo larri batean aurrean gaudela diote.

2.5.7- Arrainen banaketa eta salmentak (enkanteak)

Arrantzaren faktore garrantzitsuenetako bat da salmenta. Itsasontzientzat derrigorrezkoa da harrapatzen diren arrainak saltzea diru sarrerak izateko. Sektore honetan, salmenta era berezi batean egiten da, enkante bidez. Tradizionalki egiten zen salmenta mota bat da eta gaur egun oraindik, aldaketa eta aurrerapen batzuekin, indarrean jarraitzen du EAeko portuetan. Salmenta hau, kofradiak egin eta antolatzen dute eta erosle (handizkariak, txikizkariak, arraindegiak...) asko izan ohi dira. Itsas Garapen Elkarteak, Flag-ek (2018) Youtube-ko webgunean argitaratutako bideo batek, oso ondo azaltzen du nola egiten den enkantea. Kasu honetan, Pasaiaiko portuan eginiko enkantea nolakoa den azaltzen du Jose Manuel Barreirok, 2018. urteko Pasaiaiko kofradiako presidentek.

Enkante hauetan arrantzatzen diren espeziea guztiak jartzen dira saltzen eta erosle batek erosi nahi badu, erosteko aukera egoten da. Bideoan ikusten den

bezala, prezioa goitik behera joaten da eta garestien erosi nahi duenak lehenetasuna izango du arrainaren zenbatekoa eta zein arrain nahi dituen aukeratzen. Espezie bakoitza bere aldetik saltzen da.

Arrantzatutako espezieen salmenta sektorean zergatik den oso garrantzitsua jakiteko arrazoi nagusi bat dago: gero eta garestiago saldu, gero eta diru gehiago irabazteko aukera izango du itsasontziak. Itsasontziek, beraien diru sarrerak enkanteetatik soilik lortzen dute, beraz ez badute harrapatutako espeziea saltzen ez dute diru sarrerarik izango.

Behin arraina EAEko portuetan nola saltzen den ikusita, azken urteetan EAEko portuetan zein prezioetan saldu diren ezpezie ezberdinak aztertuko dugu. Espezieen atalean aurreratu bezala, gehien harrapatu eta saldutako espezieak hegaluzea eta antxoa dira EAEko portuetan Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuen arabera. 2020. urtean, hegaluzearen prezioa eta harrapatutako kantitatea ikusita, espezie garrantzitsuena dela ikus dezakegu zalantzarik gabe. Gipuzkoan, espezie guztien balio totalaren %50 baino gehiago hartzen du hegaluzeak eta baita Bizkaian ere, baxurako sektorean, garrantzi handia baitu Gipuzkoan baino gutxiago izan arren.

Taula 2.5.7.1.- 2020. urteko espezie ezberdinek izan duten balio EAEko portuko enkanteetan.

Unitatea	Portuak	Hegaluzea	Antxoa	Berdela	Sardina	Legatza	Txitxarro	Hegalabur	Bestea	Guztira
Balioa (mila €)	EAE	28.619	2.918	11.919	4.770	2.527	1.648	139	8.089	60.629
Balioa (mila €)	Gipuzkoa	22.036	1.801	5.823	2.708	2.255	548	139	6.165	41.476
Balioa	Bizkaia	6.582	1.117	6.096	2.062	272	1.100	-	1.924	19.153

Iturria: Eusko Jaurlaritza (2021).

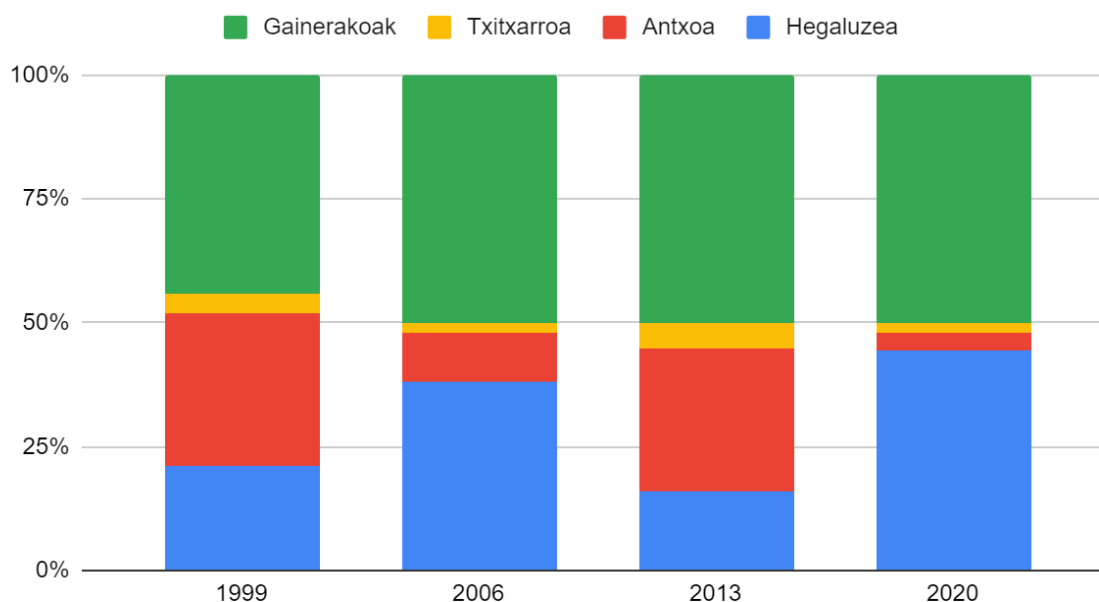
Taula honetan garbi ikus dezakegu zein espezie den garrantzitsuena EAEn. Harrapatutako espezie kopurua salmenta prezioarekin biderkatzen badugu, hori izango da lortutako balioa eurotan. Hegaluzearengan menpekotasun handia dagoela esan dezakegu azken urte honetan. Hala ere, urteetan zehar zein espezie izan diren garrantzitsuenak aztertuko dugu balioari begiratu. Horretarako Eusko Jaurlaritzak 1995. urtetik aurrerako datuak argitaratzen ditu.

Datuetan ikusten denez, hegaluzearen indarrak aldaketa handiak izan ditu sektore honetan. Aldiz beste espezie batzuen kasuan ez da aldaketa handirik izan, adibidez txitxarroaren kasuan. Hurrengo grafiko honetan, EAE osoan

espezie bakoitzak balio osoarekin izan duten portzentaiaren eboluzioa ikusiko dugu.

Grafikoa 2.5.7.1.- EAEko balio totalaren portzentaiak espezie garrantzitsuenekin.

EAE-ko balio totalaren portzentaiak espezie garrantzitsuenekin



Iturria: Eusko Jaurlaritzaren (2021) datuekin geuk egina.

Ikusten dugun bezala, aldaketa handiak egon dira azken urteetan. Nahiz eta 2020. urtean garrantzitsuenaren hegaluzea izan, 2013. urtean antxoak garrantzi handiagoa izan zuen. Aldaketa handi hauek faktore ezberdin asko izan ditzakete; horien artean gehien eragiten dutenak salmenta prezioa eta saldutako kopurua dira. Aurrez ikusi dugu espezie bakoitzetik zenbat harrapatu eta saldu zen. Beraz, orain salmenta prezioa aztertuko dugu. 2009. urtetik aurrera, hegaluzearen batez besteko salmenta prezioa ez da asko mugitu, salmenta prezio txikiena batezbeste 3,23€/kilo izan da eta handiena 4,05€/kilo. Antxoaren kasuan berriz, batezbesteko kiloaren salmenta prezioak jaisten doaz urtero. 2010. urtean 2,72€/kilo-koa izan zen batez besteko salmenta prezioa eta urte hartatik aurrera, urtero jaisten joan da. 2020. urtean 1,13€/kilo-koa izan zen EAEko antxoaren batezbesteko prezioa. Datu hauek ez dira positiboak sektorearentzako. Antxoaren harrapaketak garrantzi asko galdu du azken urte hauetan, bai salmenta prezioarengatik eta baita harrapatu daitekeen kopuruarengatik. Arrazoi horiengatik, hegaluzeak hartu du sektoreko indar guztia eta gaur egun esan daiteke hegaluzearen harrapaketan arazorik agertzen bada, sektorea oso egoera txarrean kokatuko dela.

2.5.8.- Baxurako arrantza sektorearen etorkizuna

7 aldagai hauek aztertu ondoren, gaur egun baxurako arrantza sektorearen egoera nolakoa den aztertu beharko dugu. Eusko Jaurlaritzak aldagai gehien azken 25 urteko datuak argitaratzen ditu. Honek, aurrez azterturiko aldagai hauen eboluzioa nolako izan den ikusteko aukera ematen digu eta baita gaur egun sektorea zein puntutan kokatzen den ikusteko ere. Hala ere, datuak aztertuta bakarrik ez da nahikoa izango sektorea nola dagoen jakiteko. Lorturiko datu hauei, sektore honetako adituen iritzia gehitu beharko zaie azterketa egokiago bat egiteko.

Aztertutako aldagaien gaur egungo datuei soilik erreparatzen badiegu, ikus dezakegu Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorea ez dagoela bere momentu onenean. Azken urte hauetan jaitsiera nabarmenak egon dira hainbat aldagaien artean, adibidez, itsasontzi kopuruan eta langile kopuruan. Bi aldagai hauek oso garrantzitsuak dira sektorea indartsu mantentzeko eta aldaketarik ezean, norabide beherakor batean jarraituko dute. Hau da, itsasontzi kopuruaren eta langile kopuruaren zifrak altuak ez izan arren gaur egun, hurrengo urteei begira gehiago txikitzeko arrisku altua dago. Urtez urte txikitzen joan dira zifrak eta gaur egun historiako zifra txikienetan kokatzen dira bi aldagai hauek.

Itsasontziak ere gero eta zaharragoak dira eta azken urteetan oso itsasontzi gutxi itsasoratu dira sektore honetan. Honek ere eragin handia du itsasontzi kopuruaren jaitsieran. Gaur egun ez da batere ohikoa baxurako itsasontzi berri bat aurkitzea Gipuzkoako eta Bizkaiko portuetan. Baxurako itsasontzi bat eraikitzea oso garestia da gaur egun eta, beraz sektorera sartzeko sarrera hesia oso altua da.

El Diario Vascok egindako “Baxurako Arrantza Sustatzen” (2021) gehigarri berezi batean, urte askotan Getariako Irigoien Berria itsasontziko patrioiak, Jose Mari Irigoienek, itsasontzi flotari eusteko pertsona tituludunen beharra dagoela adierazten du. Horretarako gaur egun hainbat eskola ditugu EAEn. Ezagunenak, Ondarroako Antiguako Ama eskola eta Pasaiaiko Blas de Lezo dira. Hurrengo urteei begira, eskola hauen eragina handia izan daiteke eta sektorearentzat indargune bat bilakatu ezker, hobekuntza gehigarri bat izango litzateke sektorearentzat.

Aldizkari berdinean, Moisés Egañak, OPEGUI-ko lehendakariordeak eta Kaximirona itsasontziko arrantzaleak, arrantza sektorean lan asko dagoela adierazten du. Gaur egun, nahiz eta sektorean lana egon, pertsonak ez dute nahi sektorean lanean aritu. Hau arazo larri bat da gaur egun eta etorkizunari begira ere garrantzi handia izan dezake.

Nahiz eta orain arte ondorioztatu ditugun aldagaien emaitzak negatiboak izan sektorearen etorkizunarentzat, emaitza positiboak ere aurki ditzakegu. Eman diren aldaketa teknologikoak adibidez garrantzitsuak izan dira sektorearentzat. Itsasontziek batezbestez gehiago harrapatzen dute, lan baldintzak gero eta hobeagoak dira, itsasontzien materialak eta propulzio sistemak ere hobeto egokitzen dira sektorera... Ikus dezakegunez, sektoreak baditu aurrera egiteko zergatiak baina aurrez aipatu bezala, itsasontzi berrien eta langile gazte eta titulatu berrien beharra du.

Bestetik, baxurako sektorean arrantzatzen diren arrainekin, arrainen kuoten sistemarekin eta arrainen banaketa eta salmentekin etorkizunean zer gertatuko den jakitea ez da batere erraza. Urteetan zehar aldaketa handiak egon dira arrantzatzen diren arrainekin eta arrainen kuoten sistemekin. Gobernuak eta itsasoaren egoerak eragin handia du arlo hauetan eta etorkizunari begira, aldaketa gehiago egongo direla espero da. Gobernua aipatuz, Ondarroan 12 Miliako kideak aspalditik ari dira (Marauri, 2021) aldaketak eta laguntzak eskatzen erakunde publikoei. Beraz, ikusiko dugu zer joera hartzen duten erakunde publikoek sektorea babesteko.

Hau laburbiltzeko, sektorea egoera eta bide okerrean dagoela ondorioztatu dezakegu. Itsasontzien bilakaera eta langileen bilakaera ez dira egokiak sektoreak aurrera egin dezan. Sektoreak erakunde publikoen laguntza behar duela ematen du eta teknologia aurrerapenak ez direla nahikoak sektorea indartsu mantentzeko. Beraz, etorkizunean aldaketak egon edo laguntzarik jaso ezean, sektorea desagertzeko arriskuan egon daiteke.

2.6.- Marko Teorikoaren ondorioak

Behin Marko Teoriko osoa azterturik, azterketa honen ondorioak aterako ditugu. Hasteko, arrantzak izan duen bilakaera harrigarria ikusita, gaur egun sektorea ez da bere egoera onenean agertzen. Datuak eta eboluzioak ez dira onak sektorearentzat eta etorkizunari begira arazo ugari izan ditzake.

Nahiz eta probintzia hauetako portuak egokiak izan eta azken urteetan hobekuntzak egin, itsasontzi eta langile kopuruak beheraka jarraitzen du datuen arabera. Itsasontzi beherakadaren arrazoi nagusizat langile falta hartzen da. Langileek ez dute itsasoan lan egin nahi eta horrek hainbat itsasontzi itsasoratu gabe utzi ditu azken urteetan. Lan baldintzak ere hobetzen joan arren, itxura denez ez dira sektoreak eskatzen dituen bezain onak momentuz.

Itsasontzien eta langileen kopuruak beherantz doazen arren, sektoreko itsasontziek iraganeko itsasontziek baino gehiago harrapatzen dute batezbestez. Honen arrazoi nagusizat teknologia aurrerapenak hartu ditzazkegu. Itsasontzien materiala, propulzio sistemak eta TRB-ak hobetzen

doaz urtez urte eta honek, sektorea mantentzen laguntzen du. Ez dirudi teknologia aurrerapen hauekin soilik sektorearen egoera hobetuko denik, baina momentuz sektorea mantentzentzen duen aldagaiak dira.

Kuoten sistema eta salmenten sistema ere nahiko berezia dela esan dezakegu sektore honetan. Itsasontziek ezin dute nahi bezain beste harrapatu, hau da, Europar Batasunak ezarritako kopuru maximo bat soilik harrapatu dezakete. Sistema hau, sektoreari laguntzeko ezarri zen baina bere alde onak eta txarrak ditu. Salmenta sistema ere ez da ohikoa beste sektoreetan. Sistema hau ere, arraina merkatura ateratzeko metodorik egokiena delako ezarri zen baina, bere alde onak eta txarrak ditu sektorearen ikuspegitik.

Etorkizunari erreparatzen badiogu, sektoreak ez dauka itxura ona datuak aztertuta. Sektoreko itsasontzi eta langile kopurua handitu edo gutxienez mantendu behar da eta datuen joerak ez dio horrela. Datuei erreparatzen badiegu, itsasontzi eta langile kopuruak beheruntz jarraituko duela dirudi. Momentuz, itsasontziak jasandako teknologia aurrerapenek sektorea mantentzen dute baina aldaketarik ezean, sektorean desagertzeko arriskuan egon daiteke. Beraz, sektorea egoera kritiko batean dagoela ondorioztatu dezakegu datuak aztertuz.

3.- Landa Azterketa

3.1.- Sarrera

Landa Azterketa hainbat adituri egindako elkarrizketetan oinarrituko da. Sektoreko aditu edo profesionali aurrez azterturiko aldagaiei buruz galdetuko diegu eta jasotako erantzunekin, Arlo Teorikoan aztertutakoari gehituko diegu. Hau da, datuekin lorturiko ondorioak adituen erantzunekin osatu, baieztatu eta kontrastatu egingo ditugu

Sektorean urte askotan lanean aritutako arrantzale bati, patroï bati eta kofradiako idazkari bati bati egingo diegu elkarrizketa. Sektore honetako arlo ezberdinetako pertsonak izango dira eta horren ondorioz, ikuspegi ezberdinetako erantzunak lortzea espero dugu.

3 protagonistekin batu gara elkarrizketak egiteko:

1. Jose Luis Aranguren (2021, abenduak 7): Patroi eta armadore lanetan aritzen da gaur egun. 18 urtetatik dabil arrantza sektorean lanean eta bere barku propioa du Getarian, Amets izenekoa.
2. Jose Mari Zenekorta (2021, abenduak 7): Jubilatu berri den arrantzale ohia. 40 urtez egin du sektorean lan, 20 urte bere barkuan eta beste 20 beste barku batean.
3. Josu Ezenarro (2021, abenduak 14): Getariako kofradiako idazkaria da gaur egun. Nahiz eta 25 urte eraman sektorean lanean, bizitza osoan sektorearekin lotuta egon da.

3.2.- Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantzaren aldagai nagusiak

Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako sektorean urte asko daramatzaten pertsonekin egon gara, denek 25 urtetik gora daramatzate sektore honetan lanean. Beraz, profesionaltzat edo aditutzat hartu ditzakegu.

3.2.1.- Baxurako arrantzarako azpiegiturak Gipuzkoan eta Bizkaian

Azpiegiturei buruz galdetu diegunean, Gipuzkoako eta Bizkaiko portuak egokiak direla baieztatu digute. Azken urteetan, inbertsio garrantzitsuak egin dira hainbat portuetan eta lonja berriak, azpiegitura berriak... egin dira. Erakunde publikoek laguntza egokiak eman dituzte eta itsasontzien eta langileen eskakizunak ere bete dituzte. Arangurenen iritziz gainera, gaur egungo portuak handiegiak ere kontsideratu daitezke itsasontzi kopuruarengatik.

Gipuzkoako portuen artean, Getariako, Hondarribiako eta Pasaiako portuak hartzen dituzte garrantzitsu bezela sektore honentzat eta Bizkaiko portuen artean berriz, Ondarroako eta Bermeoko portua. Portu hauek, urtez urte hobetzen joan dira eta gaur egun, sektorearentzat ezinbestekoak diren azpiegiturak daude bertan.

Gipuzkoako portuen eta Bizkaiko portuen artean ordea, Josu Ezenarrok ezaugarri oso garrantzitsu bat eman digu. Gipuzkoako portuak hobeto daude komunikatuta Bizkaiko portuak baino eta komunikazio honen arrazoi nagusia autopista da. Gipuzkoako autopista Gipuzkoako portuetatik gertu pasatzen da, beraz, asko laguntzen du banaketa kanalean. Bizkaiko autopistaren kasuan berriz, alderantziz gertatzen da. Autopista portuetatik urrun igarotzen da, beraz komunikazioa eskasagoa da Gipuzkoarekin alderatuz.

Hau laburbiltzeko, esan dezakegu Gipuzkoako eta Bizkaiko portuak egokiak direla sektorearentzako. Sektoreak behar dituen azpiegitura guztiak ditu eta gainera, azken urteetan inbertsio garrantzitsuak egin dira. Hala ere badute zer hobetu portuek eta etorkizunari begira, hobetzen joan beharko dute sektoreak azpiegitura egokiak mantendu ditzan.

3.2.2.- Kofradien eragina sektorean

Kofradiak oso garrantzitsuak direla ere baieztatu digute. Nahiz eta beste aukera batzuk aztertu, kofradien lana beharrezkoa dela onartzen dute. Zenekortak, kofradia “arrantzaleen bihotza” bezala hartzen du eta kofradien lan ona aipatzen digu. Sektorea babesteko entitate garrantzitsuak dira eta egunez egun lan egiten dute horren alde.

Hala ere, zehazki kofradien egunerokotasunean zer egiten duten ere garrantzitsua da. Itsasontziek egunero harrapatzen duten arraina saltzeko, kofradien beharra dago. Kofradiek antolatzen dute salmenta prozesua eta bera arduratzen da itsasontziei ordaintzeaz eta erosleei kobratzeaz. Arangurenak aipatu digunez, ordaintze eta kobro prozesu hau nahiko bizkorra da eta zentzu honetan, kofradien lan ona aipatzen du.

Salmenta prozesuez gain, itsasontzien gestore lanak ere egiten dituzte. Josu Ezenarrok aipatzen digunez, itsasontziek egitura administratibo txikiak dituzte eta arrazoi honegatik, kofradiek arlo honetan ere laguntzen die. Nahiz eta itsasontzi gehienek gestore bat izan, salmenten, kobruen, harrapatutako arrain kopuruaren aurkezpena... kofradiek egiten dute. Honek, itsasontzietako langileei eta armadoreei denbora asko aurrezteko aukera emateaz gain, arlo ekonomikoan ere laguntzen die.

Sektorea babesteko entitate garrantzitsuak dira eta etorkizunari begira lanean daudela esaten digu Ezenarrok. Egunez egun defendatuko dituzte itsasontzien, langileen eta sektorearen interesak eta etorkizunari begira papel garrantzitsua hartuko dute. Etorkizunean etor daitezkeen hainbat arazori aurre egiteko ekimenetan dagoeneko lanean jarduten dute. Nahiz eta ia portu bakoitzak kofradia bat izan, kofradia guztiek elkarlanean egiten dute lan.

Bitxikeria bezala, kofradiak Espainian soilik existitzen dira. Europako beste herrialdeetan ez dago kofradiarik eta beste entitate batzuekin egiten dute lan. Euskal Herrian iraganetik egon dira entitate hauek eta tradizioa mantentzeko eta gordetzeko ere, beharrezkoak dira sektorean.

Beraz, sektorean behar-beharrezkoak dira. Nahiz eta kofradien lanak ez diruditen funtsezkoak, badira. Sektoreari aukera eta laguntza handiak ematen dizkion entitate bat da eta etorkizunari begira, papel garrantzitsu bat izango dute entitate hauek.

3.2.3.- Itsasontzien bilakaera

Itsasontziaren bilakaerari buruz galdetu diogunean ordea, garbi adierazi digute azken urteetan jaitsiera bat jasan dutela sektore honetako itsasontziek. Datuek ere garbi esaten digute jaitsiera nabarmen bat egon dela eta zergatik galdetu diegunean honako arrazoiak eman dizkigute: langile falta, ordutegi txarra, ofizio latza... Nahiz eta arrazoi asko egon, arrazoi nagusizat langile falta hartzen da. Itsasontziek langileak behar dituzte lan egiteko eta gero eta langile gutxiago daude horretarako prest. Itsasontzi asko arrazoi honegatik desagertu dira azken urteetan.

Sektorearentzat aldagai oso garrantzitsua da, itsasontzi gabe sektoreak ezingo lukelako aurrera jarraitu. Ezenarrok aipatu digu azken urteetan itsasontzi kopuruaren eboluzioa nahiko egonkorra dela baina, aldaketa bat behar duela sektoreak aurrera jarraitzeko. Nahiz eta itsasontzi beherakada handiena izan den garaia igaro, sektoreak ezingo du horrela segi etorkizuna bermatu nahi badu.

Teknologia aurrerapenek ere garrantzi handia izan dutela aipatu digute hirurek. Itsasontziak gaur egun oso ondo prestatuta daudela adierazi digute eta sektorearen etorkizunari begira, itsasontziak egoera onean daudela ere baieztatu digute. Gaur egun, nahiz eta itsasontzi gutxiago egon, itsasontzi bakoitzak arrain gehiago harrapatzeko aukera du eta momentuz, sektoreari ezaugarri honek eusten dio.

Teknologia garapenak, sektorean indargune bat sortu dezake etorkizunari begira eta aldagai hau positibotzat hartu dezake sektoreak. Hala ere, itsasontzi

kopurua mantendu edo handitu ezean, sektorea egoera larri batean koka daiteke.

Laburbilduz, itsasontzien bilakaera ez da egokia sektorearentzat. Nahiz eta momentuz itsasontzien teknologia garapenek sektorea eutsi, epe labur, ertain edo luze batean sektorea kolokan jarriko da itsasontzi kopuruaren eboluzioa aldatzen ez bada. Itsasontzirik gabe sektoreak ezingo du aurrera jarraitu eta aldaketarik ezean, gero eta itsasontzi gutxiago ikusteko aukera izango dugu Gipuzkoako eta Bizkaiko portuetan.

3.2.4.- Sektorearen langileria

Langileriak ere beherakada nabarmen bat jasan du. Arrazoi nagusizat esan digute pertsonak ez dutela sektorean lan egin nahi. Itsasontzien kopuruaren beherakadak ere eragina izan duela aldagai honetan baieztatu digute. Itsasontzien bilakaerak eta sektorearen langileriak erlazio zuzena dute. Gero eta langile gehiago, gero eta itsasontzi gehiago egoteko aukera egongo da. Gaur egun ordea alderantziz gertatzen da, hau da, gero eta langile gutxiago dagoenez, gero eta itsasontzi gutxiago daude.

Hala ere, lan baldintzei buruz galdetu diegunean erantzun positiboak izan ditugu. 3 protagonistek baieztatu digute lan baldintzak egokiak direla sektorean eta horrez gain, soldata oso onak daudela. Hala ere, jendeak ez du nahi sektorean lan egin eta sektorearentzat arazo larri bat bilakatzen ari da. Ez dago etorkizunean patroik edo makinista izateko langile titulaturik eta arrazoi honegatik, hainbat itsasontzi desagertu egingo direla baieztatzen digute. Gainera, bi lanpostu hauetan lehorrean ia irabazi ezin daitezken soldatak eskaini arren, oso pertsona gutxi daude prest.

Gainera, aldaketa generazional bat datorrela ere esan digute, hau da, orain langile asko jubilatuko direla eta langile gazteak behar dituztela langileria mantentzeko. Arazo larri baten aurrean kokatzen gara, Arangurenak azpimarratzen digu berandu dabilzala konponbidea bilatzeko eta sektorea hondoratzeko arriskua ikusten du. Sektorea indartzeko arazo hau konpondu beharko da.

Ondorioz, Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorearen arazo larriena aldagai honetan kokatzen da. Langilerik gabe ez dago aukerarik itsasontzia uretaratzeko eta itsasontzi asko ari dira desagertzen arrazoi honegatik. Bi arazo larri topatzen ditugu: langile tituludunen falta eta aldaketa generazionala. Sektorea mantendu nahi bada, bi arazo hauek konpondu beharko dira epe labur batean, bestela sektorearen amaiera etor daiteke. Kofradiak, itsasontziak eta armadoreak arazo hau konpontzen ahalengintzen ari diren arren, ez dago argi lortuko duten ala ez.

3.2.5.- Baxuran arrantzaten diren arrainak

Espezie garrantzitsuenak gaur egun sektore honetan antxoak, berdela eta hegaluzea direla esan digute. Gaur egun, 3 espezie hauek harrapatzen dituzte itsasontziek gehienbat eta hasiera batean, ez dute etorkizunari begira aldaketarik aurreikusten. Hala ere, errentagarri gehien ematen duen espeziea hegaluzea dela baieztatu digute 3 protagonistek. Aranguren arabera, urteko diru sarreren %55-%60 inguru espezie honetatik dator. Kanpaina garrantzitsuena dela baieztatzen dute eta sektoreari indar eta errentabilitate gehien ematen dion espeziea ere bai.

Hala ere, osotasunean 3 espeziea hauek gailendu arren, beste espeziea batzuk ere harrapatzen dituzte itsasontziek. Sektore honetan mota askotako itsasontziak daude eta denek ez dute jarduten 3 espezie hauetan. Itsasontzi txikiak kostatik gertu ibiltzen direnez, kostatik gertu harrapatzen diren arrainen bila joaten dira eta itsasontzi handiak berriz, kostatik urrunago harrapatzen diren arrainak harrapatzen dituzte, horien artean, hegaluzea.

Nahiz eta etorkizunari begira ez den aldaketik espero, Europar Batasunak garrantzi handia du zein espezie mota harrapatzerako orduan. Europar Batasunak erabakitzen du herrialde bakoitzetako itsasontziak zein espezie harrapatzeko aukera duen. Hau, itsasoaren egoera biologikoa aztertu ondoren eta espeziaren egoera aztertu ondoren aukeratzeko da. Aldaketarik egoten bada etorkizunean beraz, Europar Batasunak hala agindu duelako izango da.

3.2.6.- Arrainen kuoten sistema

Arrainen kuota sistemari buruz galdetu diegunean, erantzun ezberdinak jaso ditugu. Zenekorta guztiz ados azaldu da, Ezenarrok adierazi digu sistema ez dela guztiz egokia baina sistemen artean egokiena dela eta Aranguren kuota sistemaren aurka jarri da. Zenekortak esaten duenez, arrantzaleek diru gehiago irabazten dute kuota sistema honekin. Kuota sistema ez balego, itsasontziek gehiegi harrapatzen zutela esaten du eta ondoren prezio oso baxuan saldu, horrela mozkin txikiagoak lortuz. Ezenarrok berriz, ez dagoela sistema guztiz egokirik azpimarratu digu. Aranguren ordea, Espainiako itsasontzien kuoten zatiak beste herrialdeetako itsasontzietan ematen dizkiela baieztatu du eta arrazoi honegatik, ez dagoela kuota sistemarekin ados.

Kuota sistema honen aurrean beraz, iritzi ezberdinak dituzte profesionalek. Kuota sistema honek sektoreari asko eragiten dio, azkenean itsasontziek Europar Batasunak agindutako arrain kopurua harrapatu behar dutelako gehienez. Azken urteetan, Espainiako itsasontziak berdelaren, antxoaren eta hegaluzearen kuotak amaitzen ari dira epe laburrean eta honekin hainbat ondorio ateratzen ditugu. Ondorio garrantzitsuena da, itsasontziek gehiago harrapatzen dutela epe laburrago batean. Oso seinale ona da sektorearentzat

kuotak azkar amaitzea, baina kuota sistema honek mugatu egiten ditu sektorearen diru sarrerak. Arangurenek adierazi digunez, itsasoaren egoera biologikoa ona da eta arrain gehiago harrapatzeko aukera dago.

Hau laburbilduz, kuota sistema hau oso garrantzitsua da sektorearentzat onerako eta txarrerako. Kuota sistema honek markatzen du itsasontziek zenbat arrain harrapatu dezaketen eta oso ongi kudeatu beharreko aldagai bat da sektorearentzat. Iritzi kontrajarriak aurkitu arren, inork ez du sistema hobeagorik aurkitu eta etorkizunari begira aldaketak etor daitezke. Aldaketa garrantzitsuenak, nahiz eta kuotak urtero berritu, epe luzerako kuota aldaketetan etor daitezke. Kontutan hartu beharreko aldagaia izango da etorkizun batean.

3.2.7.- Arrainen banaketa eta salmentak

Salmenta eta banaketa sistemarekin ez dira oso gustura agertu 3 protagonistak. Metodo txarren artean, metodo onena dela adierazi digute. Oraingoz, nahiz eta beste metodo batzuk probatu, metodo egokiena dela iruditzen zaie. Metodo honekin, salmenta prezioa merkatuko preziora egokitzen da eta hori hartzen dute gauza positibo bezala.

Sektore oso gutxitan aurki dezakegu salmenta eta banaketa metodo hau. Sektore honetan antzinatek erabili da metodo hau, baina gaur egun sistemak aldaketak behar dituela ematen du. Nahiz eta metodo txarren artean onena bezala deskribatu, metodo txar bat izaten jarraitzen du Ezenarrentzat. Sistema asko hobetu da teknologia aurrerapenekin, adibidez, salmenta prozesuak panel elektronikoen bidez egiten dituzte, erosleek pultsadoreak izaten dituzte prezioak aukeratzeko... baina hala ere sistemaren funtsak berdina izaten jarraitzen du.

Etorkizunari begira aldaketak etor daitezke sistema honetan. Azken urteetan kexa asko egon dira sistema honegatik eta arrantzale batzuk zuzenean sistemari egotzi diote salmenta prezio baxuen errua. Ongi aztertu beharreko metodoa da eta agian metodo hobeago bat bilatzen saiatu beharko da sektorearen ongizaterako.

3.2.8.- Sektorearen etorkizuna

Etorkizunari begira galdetu diegunean baikor eta ezkor azaldu dira. Ez dakite etorkizunean zer pasako den sektorearen egoerarekin baina sektoreak aldaketa bat behar duela adierazi digute. Aldaketa generazional bati aurre egiteko baliabide gutxi ikusten dituzte, eta puntu kritiko batean kokatzen dute sektorea. Langile tituludunen falta nabarmena dela adierazi digute eta nahiz eta lan baldintzak onak izan, jendeak ez du sektore honetan lan egin nahi.

Soldatei buruz aipatu digutenez, lehorrean pentsaezinak diren soldatak irabazten dituztela itsasoan lanean ibiltzen direnek aipatu digu Ezenarrok. Zifrarik eman gabe horrela baieztatu digu. Etorkizuneko langileentzat ere aukera polit bat izan daiteke beraz horrelako soldatak daudela jakitea. Sektorea nahiko ezezaguna dela dio Ezenarrok eta sektorearen alde onak publiko egitea ere ez legoke gaizki jendea erakartzeko.

Horrez gain, itsasontziek errentagarritasun on bat dutela ere baieztatu digute protagonistek eta errentagarritasunak positiboa izaten jarraituko duela pentsatzen dute. Zenekortak dioenez, sektorean geratzen edo mantentzen diren itsasontziek, etorkizun batean diru asko irabaziko dute. Honek, sektoreko itsasontziei indar handia eman dakioke etorkizunari begira. Azken finean, sektore honetako itsasontzien helburua posibleak izatea da eta etorkizun batean posible handiak espero badira, itsasontziek ahalegin guztiak egingo dituzte lanean jarraitzeko.

Beraz, sektorearen etorkizunak itxura onik ez izan arren, protagonistek irtenbideak eta soluzioak ikusten dizkiote arazo honi. Soluzio hauek lortzen badira, sektoreak etorkizun oparo bat izan dezake. Hasiera batean bi arazoren aurrean aurkitzen gara: aldaketa generazionala eta langile tituludunen falta. Bi arazo hauek konpontzen badira, sektorea beste urte askotarako egongo da Ezenaroren arabera.

3.3.- Landa Azterketaren ondorioak

Hau guztia ikusita, Landa Azterketan egindako aldagaien azterketen ondorioak aterako ditugu. Egindako azterketan argi geratu zaigu sektorearen egoera nolakoa den adituen ustez. Sektorea egoera kritiko batean egon arren, denek dakite zein den konponbidea. Nahiz eta sektorearen egoera txarra izan, konponbidea zein den jakitea positiboa izan daiteke. Hurrengo urteei begira beraz, egon diren aldaketei adi egon beharko da.

Aldagaiz-aldagai ateratzen baditugu ondorioak, sektorearentzat aldagai positiboak eta negatiboak diren aldagaiak aurki ditzakegu. Negatiboen artean itsasontzien bilakaera eta sektorearen langileria aurkitzen dira eta positiboen artean, itsasontzietako teknologia aurrerapenak eta Gipuzkoako eta Bizkaiko azpiegiturak. Bestetik, kuoten sistemak, banaketa eta salmenta sistemak, kofradien eraginak eta harrapatutako espezieak ez dute beste aldagaiek bezainbeste eragiten.

Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako sektorearen arazo larriena itsasontzien jaitsieran eta sektoreko langilerian dago. Bi aldagai hauek batera doaz, hau da, gero eta langile gutxiago egon lanerako prest, gero eta itsasontzi gutxiago egongo dira uretan. Azken urteetan itsasontzi kopurua asko jaitsi da eta jaisten

jarraituko duela espero da. Honi aurre egiteko, langile gazte eta tituludun berriak behar dira sektorean. Sektore honetan aldaketa generazional garrantzitsu bat espero da hurrengo urteetan eta langile berririk ezean, sektorea gehiago ahultzeko arriskua egongo da.

Bestetik, sektoreak ere baditu aldagai positiboak. Gaur egun, Gipuzkoan eta Bizkaian portu egokiak daude. Azken urteetan inbertsio garrantzitsuak egin dira eta sektoreari jarraipena emateko garrantzitsuak dira aldaketa hauek. Portuak, itsasontzien gordelekuak, lantokiak, beharrezko tresnen gordelekuak... dira inbertsio horiek eta behar-beharrezkoa da horiek egoera onetan egotea. Gainera, itsasontziek teknologia garapen handiak jasan dituzte azken urteetan. Gaur egungo itsasontziak maila oso onekoak dira adituen ustez eta etorkizunari begira ondo prestatuta daudela uste dute. Punta-puntako itsasontzi hauek dira sektore honi eusten jarraitzen diotenak azken urteetan. Hala ere, badirudi ez dela nahikoa izango etorkizunari begira.

Hortaz, nahiz eta sektorea egoera kritiko batean egon, badu soluzioa. Langile berri eta tituludunak behar dira arazoari aurre egiteko. Agian berandu izan daiteke egoera honi aurre egiten hasteko, baina horrela jarraitu ezker, sektorea hurrengo urteetan asko ahulduko da. Momentuz, itsasontziek jasandako teknologia garapenek heldu diote sektoreari baina, etorkizunari begira aldaketa sakonagoak beharko dira hurrengo urteetan sektoreko itsasontziak bermatzeko.

4.- Azken ondorioak

Lan honen helburua aurrez aipatu bezala, Gipuzkoako eta Bizkaiko baxurako arrantza sektorea aztertzea da. Horretarako, sektore honen iraganeko eta gaur egungo datuak aztertu ditugu eta amaitzeko etorkizunari begira sektoreak zer norabide duen aztertu. Sektore honetan gehien eragiten duten aldagaien eboluzioak aztertu ondoren eta hainbat adituekin batu ondoren, hurrengo ondorio hauek atera ditugu. Ondorio hauek, Marko Teorikoan eta Landa Azterketan egindako azterketarekin aterako ditugu.

Hasteko, azken 25 urteetan itsasontzi kopurua eta langile kopurua nabarmen jaitsi dira. Arrazoi honegatik, sektorea beherakada larri bat jasaten ari da eta etorkizunari begira aldaketak behar ditu. Beherakada hauen arrazoi nagusia langile gazte eta tituludunen falta dela ondorioztatu dugu. Gaur egun, jendeak ez du nahi sektore honetan lan egin, nahiz eta lan baldintzak egokiak diren. Etorkizunari begira konpondu beharreko arazo garrantzitsuena dela konfirmatu dugu. Arazo hau konpontzeko, denbora gutxi du sektoreak eta epe laburrean irtenbide batzuk bilatu beharko dira itsasontzi gehiago desagertu ez daitezzen.

Bestetik, sektoreak indargune garrantzitsuak ere baditu. Teknologia garapenak sektoreak aurrera jarraitzeko arrazoiak erakutsi ditu. Gaur egun, sektoreko itsasontziak oso ongi prestatuta daude eta iraganarekin alderatuz, arrain gehiago harrapatzeko, lan baldintzak egokiagoak izateko, errentagarriagoak izateko... aukerak dituzte. Etorkizunari begira itsasontziek aukera onak eskeintzen dituzte eta gainera errentagarriak dira. Hala ere, teknologia garapena ez da nahikoa sektorearen egoerari eusteko. Nahiz eta orain arte asko lagundu teknologia garapenak, etorkizun bati begira ez da nahikoa izango eta aldaketa berriak eman beharko dira sektorean.

Hau guztia laburbilduz, sektoreak baditu arrazoiak etorkizun oparo bat izateko baina aldaketak behar ditu. Garrantzitsuena, langile gazte eta tituludun gehiago lortzea da momentuz. Horrela gertatzen ez bada, sektoreko itsasontzi kopuruak jaisten jarraituko du eta sektorearen hondamendia ekar dezake. Hurrengo urteetan egin beharko den aldaketa generazionala egoki egiteko gai bada sektorea, urte askotarako sektore indartsu bat lor dezakegu. Sektore honetako enpresak edo itsasontziak errentagarriak dira eta gainera oso ongi daude prestatuta. Beraz, nahiz eta sektorea egoera kritiko batean egon eta aldaketak behar, etorkizunari begira aukera paregabe baten aurrean dago sektorea. Hau guztia ordea, langile tituludun berrien eta aldaketa generazionalaren menpe dago eta bi ezaugarri hauei aurre egin ezean, sektorearen hondamendia eta amaiera etor daiteke.

5.- Bibliografia

Abundancia y tecnología: La pesca en la antigüedad (2009, ekainak 5). *El País*. Hemendik eskuratua:

https://elpais.com/sociedad/2009/06/05/actualidad/1244152820_850215.html

Agirre, M. (1998, abenduak 11). Juan Gracia: "Euskal arrantza bigarren krisialdian murgilduta dago". *Euskonews*, 13. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskonews.eus/zbk/13/juan-gracia-quot-euskal-arrantza-bigarren-krisialdian-murgilduta-dago-quot/ar-0013005001E/#>

Arízaga, B. (2000). La pesca en el País Vasco en la Edad Media. *Dialnet* [On-line], 3, 13-28. Hemendik eskuratua:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2380783>

Astorkitza, K.A., Astorkiza, I. eta Del Valle, I. (2003). La comercialización de la pesca en la Comunidad Autónoma Vasca. *Dialnet* [On-line], 4, 489-498. Hemendik eskuratua:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2375996>

Baxurako arrantza sustatzen (2021, azaroak 27). *El Diario Vasco, suplemento especial*.

Bideografik (2012/10/22). *Santana hegalezetan*. [Bideoa]. Vimeo. Hemendik eskuratua:

<https://vimeo.com/53616773>

Boletín Oficial del Estado (2020, ekainak 30). Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero. Hemendik eskuratua:

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/06/30/618/con>

Cepesca (2019). *Informe del sector pesquero español*. Hemendik eskuratua:

<https://cepesca.es/wp-content/uploads/2019/06/INFORME-SECTOR-PESQUERO-ESPAN%CC%83OL-2019.pdf>

Compan, D. (1975-1976). La Pesca Marítima en España. *Dialnet* [On-line], 5-6, 87-176. Hemendik eskuratua:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1249258>

Cristina (d.g.). Esqueleto de la ballena real en el aquarium de San Sebastian Donostia. Hotel La Galeria. Hemendik eskuratua:

<https://hotellagaleria.com/2019/10/23/aquarium-de-san-sebastian-donostia/esqueto-de-ballena-real-en-el-aquarium-de-san-sebastian-donostia/>

EITB telebista (2013, azaroak 19). *Nola egiten dute arrantza Alakrana atun-ontzian?*. [Bideoa]. Youtube. Hemendik eskuratua:

<https://www.youtube.com/watch?v=9QoXIBgh5-0>

EITB telebista (2013, azaroak 29). *Alakrana ontzian egindako dokumentalari buruz, bere egilearekin*. [Bideoa]. Youtube. Hemendik eskuratua:

<https://www.youtube.com/watch?v=ocJYg3hnEIO>

EITB telebista (2014, apirilak 2). *Berdel arrantza, gertutik*. [Bideoa]. Youtube. Hemendik eskuratua:

<https://www.youtube.com/watch?v=l5tYAQ7pTs4>

EITB telebista (2014, ekainak 5). *Antxoa arrantzan*. [Bideoa]. Youtube. Hemendik eskuratua:

<https://www.youtube.com/watch?v=lWOi6pQ5zco>

Elcacho, J. (2016, uztailak 11). Descubren el secreto de uno de los peces más rápidos del mundo. *La Vanguardia*. Hemendik eskuratua:

<https://www.lavanguardia.com/natural/20160707/403036102207/descubren-secreto-velocidad-pezuera.html>

El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2020 (2020). *Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura*. Hemendik eskuratua:

<http://www.fao.org/3/ca9231es/CA9231ES.pdf>

Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiararen Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2016, urtarrilak 16). Euskadi 2020 Arrantza eta Akuikulturaren Egitasmoa. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/arrantza-egitasmoa-2020/web01-a2arraku/eu/>

Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiararen Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2020, urriak 20). Arrantzaleen kofradiak. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/arrantzale-kofradiak/web01-a2arraku/eu/>

Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiararen Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2021, martxoak 16). EAEko portuak. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/puertos-dependientes-de-gobierno-vasco/web01-a2portua/es/>

Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiararen Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2021, maiatzak 17). Flota Pesquera. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/estadistica/flota-pesquera/web01-a2estadi/es/>

Eusko Jaurlaritz. Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2021, maiatzak 17). EAeko enkanteetan jarritako bajurako arrantza, portuka eta espezie nagusika. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/subastas-lonjas-bajura/web01-a2estadi/es/>

Eusko Jaurlaritz. Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2021, maiatzak 17). Bajurako Bokarta eta hegaluze arrantza kanpainen bilakaera. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/estadistica/precios-evolucion-de-la-campana-de-ancho-a-y-bonito/web01-a2estadi/es/>

Eusko Jaurlaritz. Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila. (2021, maiatzak 17). EAeko enkanteetan jarritako bajurako arrantzaren bilakaera. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskadi.eus/estadistica/evolucion-de-la-pesca-de-bajura-subastada-en-la-cae/web01-a2estadi/es/>

Galeano, M. (2016, urriak 27). *La pesca con nasa en la Antigua Roma: fuentes, tipologías y procedimientos*. NAUTAE. Hemendik eskuratua:

<https://produccionpesqueraroma.wordpress.com/2016/10/27/la-pesca-con-nasa-en-la-antigua-roma-fuentes-tipologias-y-procedimientos/>

Gerhard M.E. (2021, iraila). *La gestión de la pesca en la Unión Europea*. Parlamento Europeo. Hemendik eskuratua:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/115/la-gestion-de-la-pesca-en-la-union-europea>

Gobierno de España. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. (2014, otsaila). Sector Pesquero: análisis de situación salud laboral. Hemendik eskuratua:

https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/titulaciones-pesqueras/sectorpesquero-analisisdesituaciondesaludlaboral_tcm30-289296.pdf

Gobierno de España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. (2019, abenduak 31). Empleo. Datos Generales por fuentes de información. Hemendik eskuratua:

https://www.mapa.gob.es/es/estadistica/temas/estadisticas-pesqueras/2019_01_empleo_fuentes_tcm30-121812.pdf

Gobierno de España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. (2020, abenduak 31). Número de buques pesqueros, por intervalo de antigüedad y C.A. del puerto base. Hemendik eskuratua:

https://www.mapa.gob.es/es/estadistica/temas/estadisticas-pesqueras/2020_06_buques_1_tcm30-127768.pdf

Gobierno de España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. (2021, apirilak 27). Cuotas nacionales stocks para año 2021. Hemendik eskuratua:

https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/cuotas-espanolas/2021actualizado-a-27-04-2021_tcm30-559492.pdf

Gobierno de España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. (d.g.). Cuotas nacionales stocks para año 2020. Hemendik eskuratua:

https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/cuotas-espanolas/2020_tcm30-559449.pdf

González, M. (2015, urriak 9). Las embarcaciones en el antiguo Egipto.

Historiae. Hemendik eskuratua:

<https://historiaeweb.com/2015/10/09/las-embarcaciones-en-el-antiguo-egipto/>

Gracia, J. (2000). *Un breve recorrido por la historia de la pesca en el País Vasco*. Euskonews, 64. Hemendik eskuratua:

<https://www.euskonews.eus/0064zbnk/gaia6404es.html>

Greenpeace (2021). La sobreexplotación pesquera afecta a más del 90% de las poblaciones de peces estudiadas del Mar Mediterráneo y al 40% de las estudiadas en aguas europeas del Atlántico. Hemendik eskuratua:

<https://es.greenpeace.org/es/trabajamos-en/oceanos/pesca/>

17 desaparecidos y un superviviente al estrellarse un helicóptero en Terranova (2009, martxoak 12). ABC. Hemendik eskuratua:

https://www.abc.es/internacional/abci-desaparecidos-y-superviviente-estrellarse-helicoptero-terranova-200903120300-913732172943_noticia.html

Imaz, M. (2015, maiatzak 2). Bizitza berria “Ozentziyo” arrantza-ontziarentzat.

El Diario Vasco. Hemendik eskuratua:

<https://www.diariovasco.com/culturas/201505/02/bizitza-berria-ozentziyo-arrantza-20150501124411.html>

Itsas Garapen Elkarte, FLAG (2018, maiatzak 10). *Subasta Pasaia_ES*. [Bideoa]. Youtube. Hemendik eskuratua:

<https://www.youtube.com/watch?v=F9ZKTgfBhHw&t=103s>

Itxoin Itxoin (2020/06/23). *Bonito, Primera salida, malutas classicas arrasan*. [Bideoa]. Youtube. Hemendik eskuratua:

https://www.youtube.com/watch?v=P_YJWM3vFCI

La cofradías de Euskadi tildan de “nefasta” la campaña del bonito (2011, abuztuak 25). *El País*. Hemendik eskuratua:
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2011/08/25/empresas/1314279599_850215.html

La historia de la pesca (2021). *Pesca y caza*. Hemendik eskuratua:
<https://pezcaycaza.com/la-historia-de-la-pesca/>

La mar salao (2013, maiatzak 6). Mar Egeo. Hemendik eskuratua:
<https://lamarsalao.com/mar-egeo/>

La pesca en la Edad Media (d.g.). *Esta vez gano yo*. Hemendik eskuratua:
<https://estavezganoyo.com/proyecto/proyecto-edad-media/la-pesca-en-la-edad-media/>

La pesca en la edad moderna. Siglos XVI-XVIII (2018, ekainak 1). *La comida y el hombre*. Hemendik eskuratua:
<http://lacomidayelhombre.blogspot.com/2018/06/la-pesca-en-la-edad-moderna-siglos-xvi.html>

Marscort, M. (2017, azaroak 22). Los Egipcios y el pescado: entre el manjar y el tabú. National Geographic. Hemendik eskuratua:
https://historia.nationalgeographic.com.es/a/egipcios-y-pescado-entre-manjar-y-tabu_11259

Maruri, I. (2021, urtarrilak 8). Arrantzaleak desagertzeko arriskuan. *Bizkaiko Hitza*. Hemendik eskuratua:
<https://bizkaia.hitza.eus/2021/01/08/arrantzaleak-desagertzeko-arriskuan/>

Molina R. (2021, maiatzak 30). La falta de relevo ahoga a los pescadores de la Región. “Nadie quiere vivir del mar. *Murcia Plaza*. Hemendik eskuratua:
<https://murciaplaza.com/falta-relevo-ahoga-pescadores-region-nadie-quiere-vivir-mar>

Pérez de Ana, J.M. (2021, apirilak 7). *Los vascos y la caza de ballenas*. Macizo de Gorbeia. Hemendik eskuratua:
<http://macizodelgorbea.blogspot.com/2018/03/los-vascos-y-la-caza-de-ballenas.html>

Romero, M. (2019, maiatzak 30). El ronqueo del átun de almadraba, un arte muy nuestro. *HOLA*. Hemendik eskuratua
<https://www.hola.com/cocina/noticiaslibros/20190530142603/atun-rojo-barbate-almadraba-ronqueo-recetas/>

Roteta, A. (2016, apirilak 30). La última ballena del Cantábrico volverá a Orio. *Noticias de Gipuzkoa*. Hemendik eskuratua:
<https://www.noticiasdegipuzkoa.eus/gipuzkoa/urola-kosta/2016/04/30/ultima-ballena-cantabrico-volvera-orio/437702.html>

Salvador, A. eta Nores, C. (2011). *Ballena de los vascos - Eubalaena Glacialis*. ResearchGate. Hemendik eskuratua:
https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Nores/publication/242540135_Ballena_de_los_vascos_-_Eubalaena_glacialis_Muller_1776/links/0a85e53313bdc4c0e3000000/Ballena-de-los-vascos-Eubalaena-glacialis-Mueller-1776.pdf

Sequeiro N. (2021, irailak 15). Crisis pesquera: los jóvenes ya no quieren ir al mar. *ABC*. Hemendik eskuratua:
https://www.abc.es/espana/galicia/abci-crisis-sector-pesquero-enf-202109150103_reportaje.html

Torrent, F. (2014-2015). Reflexiones sobre la gestión de pesca deportiva actual en España. *Dialnet* [On-line], 39,197-203. Hemendik eskuratua:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7346734>

Tolosa, M.(d.g.). *La pesca en el País Vasco*. Ingeba. Hemendik eskuratua:
<http://www.ingeba.org/liburua/cursosup/tolosa/tolosa.htm>

Verano, A. (2018, maiatzak 9). Luto en Castro por la muerte en accidente de un pescador, extremero de la Marinera. *El Diario Montañés*. Hemendik eskuratua:
<https://www.eldiariomontanes.es/cantabria/fallecido-pescador-castro-20180508151425-nt.html>

6.- Taula, Irudi eta Grafikoen Aurkibidea

Irudia 2.2.1.- Antzinako Egiptoko ontzien irudia.....	10
Irudia 2.2.1.- Egiptoko arrantza teknikak.....	10
Irudia 2.2.3.- Gaur egungo mapa.....	10
Irudia 2.3.1.- Eubalena glacialis bale mota.....	13
Irudia 2.3.2.- Terranova isla mapan.....	14
Irudia 2.3.3.- Baleak harrapatzeko arpoia.....	14
Irudia 2.3.4.- Donostiko aquariuma.....	15
Irudia 2.3.5.- Azken balearen ospakizuna.....	15
Irudia 2.4.2.1.- Zimarroi edo atunak.....	19
Irudia 2.4.2.2.- Ezpata arraina.....	19
Irudia 2.5.3.3.1.- Zurezko ontzia.....	29
Irudia 2.5.3.3.2.- Altzairuzko ontzia.....	29
Taula 2.2.1.- 1972. urteko hainbat herrialdeen arrantza sektoreko diru sarrerak dolarretan.....	12
Taula 2.3.1.- Itsasontzi kopuruaren aldaketa Espainian.....	16
Taula 2.4.1.- Baxurako eta alturako arrantzaren ezberdintasunak.....	16
Taula 2.5.3.1.1.- 2020. urteko itsasontzien kopuruak probintzietan banatuta.....	24
Taula 2.5.3.2.1.- 2020. urteko Gipuzkoko eta Bizkaiko baxurako itsasontzien adina...	28
Taula 2.5.3.3.1.- 2020. urteko Euskal Autonomia Erkidegoko itsasontzien material motak.....	30
Taula 2.5.3.5.1.- 2020. Urteko TRB aren batezbestekoak Gipuzkoan eta Bizkaian.....	36
Taula 2.5.3.6.1.- 2020. urteko EAEko itsasontzien jabeen egoera juridikoa.....	38
Taula 2.5.5.1.- 2020. urtean EAEko portuetan saldu ziren arrain espezie garrantzitsuenetarikoa tonetan.....	44
Taula 2.5.7.1.- 2020. urteko espezie ezberdinek izan duten balio EAEko portuko enkanteetan.....	49
Grafikoa 2.5.3.1.1.- Erroldatutako itsasontzien kopurua urteetan zehar Espainian.....	24
Grafikoa 2.5.3.1.2.- Gipuzkoako baxurako itsasontzien eboluzioa.....	25
Grafikoa 2.5.3.1.3.- Bizkaiko baxurako itsasontzien eboluzioa.....	27
Grafikoa 2.5.3.3.1.- EAEko baxurako itsasontzien materialaren aldaketen eboluzioa..	30
Grafikoa 2.5.3.4.1.- 1995. eta 2020. urteko EAEko baxurako itsasontziko motorren potentziak KW-tan.....	32
Grafikoa 2.5.3.4.2.- 1995. eta 2020. urteko EAEko alturako itsasontziko motorren potentziak KW-tan.....	34
Grafikoa 2.5.3.5.1.- TRB-aren batezbestekoaren aldakaera EAEko arrantza sektoreetan.....	37
Grafikoa 2.5.3.6.1.- EAEko itsasontzien jabeen egoera juridikoaren eboluzioa eta egora baxurako sektorean.....	39
Grafikoa 2.5.4.1.- Langile kopuruaren eboluzioa Espainia mailan arrantza sektorean (akuikultura barne).....	40
Grafikoa 2.5.4.2.- EAEko baxurako arrantza sektoreko langile kopuruaren eboluzioa..	41
Grafikoa 2.5.5.1.- EAEko baxurako itsasontziek portuetan saldutako hegaluzearen bilakaera tonetan.....	45

Grafikoa 2.5.5.2.- EAEko baxurako itsasontziek portuetan saldutako antxoaren bilakaera tonetan.....	46
Grafikoa 2.5.7.1.- EAEko balio totalaren portzentaiak espezie garrantzitsuenekin.....	50

7.- Eranskinak

Elkarrizketako pertsona guztiei galdera antzekoak edo ia berdinak egingo dizkiegu, hau da, aurrez azterturiko aldagaie buruz galdetuko diegu. Galdetegi eskema honakoa izango da:

1. Zenbat urte daramatzazu sektorean lanean?
2. Gipuzkoako eta Bizkaiko portuetako azpiegiturak nolakoak dira?
3. Kofradiek nola eragiten dute sektorean?
4. Nolako izan da itsasontzien bilakaera? Zergatik?
5. Sektorearen langileria nolako da? Lan baldintzak egokiak dira?
6. Zein dira arrantzatzen diren arrain espezieak gaur egun?
7. Arrainen kuota sistema egokia da?
8. Arrainen banaketa eta salmenta sistema (enkatea) egokia da?
9. Nola ikusten duzu sektorea etorkizunari begira?

Galdera hauetatik abiatuta egingo ditugu elkarrizketak eta helburua aurrez azterturiko datuak kontrastatzea eta ondorioak ateratzea izango da.

ELKARRIZKETAK:

JOSE MARI ZENEKORTA-RI ELKARRIZKETA: Langile ohia (2021/12/07)

Izen abizenak: Jose Mari Zenekorta.

Ardura baxurako arrantza munduan: Arrantzalea eta armadorea izandakoa, orain jubilatua.

Elkarrizketaren lekua: Nire etxean, Getarian.

Iraupena: 20 minutu.

Data: 2021/12/07

Zenbat urte egon zara sektore honetan lanean?

40 urte eta 6 hilabete. Etxeko barkoan (Txipristin) 20 urte eta kanpoko urtean bestea, erdi eta erdi.

Gipuzkoako eta Bizkaiko portuak egokiak al dira sektorearentzat?

Infrastruktura aldetik egokiak dira, urteetan zehar arrantzaleak eskatu edo behar zituen gauzak egin dira, lonja berriak, deskarga leku berriak, portu berriak...

Tamainaz ere egokiak dira.

Kofradiak zer egiten du?

Arrantza sektorea antolatzen duena da, arrainak pisatu, saldu, "papeleoa"... egiten ditu. Arrantzalearen bihotza da eta kofradiarik gabe ezingo zuen sektoreak aurrera egin. Oso inportantea da sektorearentzat.

Kofradiak ez daude portu guztitan, Gipuzkoan garrantzitsuenak Hondarribiakoa eta Getariakoa dira baxurako sektorean. Pasaia baxura aldetik ez da hain garrantzitsua, alturako sektorean garrantzi gehiago du. Bizkaian Ondarruko eta Bermeoko portuak dira garrantzitsuenak.

Itsasontziei begira, ikusi dugu itsasontzi kopurua asko jaitsi dela, zergatik? Sektorean eragina du?

Lana ez da gogorra baina, askotan astebukaeran lana egin beharra dago, udan 2-3 hilabete kanpoan pasa behar dira eta horrek jendeari atzera botarazten dio. Astelehenetik ostiralera lana egiteko aukera egongo bazen itsasontziak beteak eta kopuru aldetik ondo egongo lirateke. Lan ordutegiak asko eragiten du itsasontzien kopuruaren jaitsieran. Urtetik urtera itsasontzi kopurua jaitsi egingo dela espero dut eta hemendik 10 urteetara, gaur egungo itsasontzi erdirik ez da egongo. Honek arazo larri bat suposatu dezake.

Itsasontzien adina zarra da? Materiala eta teknologiak egokiak dira?

Ez, itsasontziak berritzen joan dira. Lehen danak egurrezkoak ziren eta gaur egun denak “txapa”zkoak dira. Oso ondo preparatuta daude eta beti berritzen eta hobetzen joateko ohitura dago. Gruak, makinariak... oso ondo daude.

Itsasontzi bakoitzak iraganarekin alderatuta gehiago harrapatzen du batezbeste, teknologiak eragina du?

Lehen hilabete batean harrapatzen zena, orain 15 egunetan harrapatzen da. Hori itsasontziak ondo preparatuta daudelako gertatzen da. Hori sektorearentzat ona da eta kuotak amaitzea ahalbidetzen du.

Zer da garrantzitsuagoa: itsasontzi kopuruaren jaitsiera edo teknologia hobekuntzak sektorearentzat?

Danetik pixkat. Zenbat eta itsasontzi gutxiago, “pastela” gehiagontzat dago. Gainera ondo preparatuta badaude hobeto. Sektoreak etorkizun polita du, baina arazoa langileria ez dagoela da. Langile asko kanpotarrak dira, Senegalekoak, Gambiakoak, Marruekoak...

Langile kopurua asko jaitsi da, sektorean eragina du?

Eragin zuzena du itsasontzien jaitsierarekin, arrazoi nagusia hau da. Inork ez du nahi itsasora joan eta berriz esaten dizut, arrazoi nagusia lan ordutegia da. Udaran lana oso ondo egiten da eta gaur egun, itsasontziak oso ondo daude preparatuta, higiene aldetik egokiak dira, sukalde aldetik ona... jendeak ez du lan egin nahi astebukaeran. Hor dago gakoa.

Lan baldintzak egokiak dira?

Itsasoan irabazten da harrapatzen denaren arabera. Zenbat eta gehiago harrapatu, zenbat eta gehiago irabaziko duzu eta alderantziz.

Zein espezi harrapatzen dira? Lehen baleak harrapatzen ziren, gaur egun? Zein da espezie garrantzitsuena?

Orain ez dira baleak harrapatzen. Lehendabizi berdela harrapatzen da baina kuota oso txikia du eta berehala amaitzen dute gaur egun. Ondoren, antxoak harrapatzen jarraitzen dute. Jarraian, ekainean hegaluzea harrapatzen hasten dira eta azken urteetan abuztu erdirako kuota amaitu dute. Amaitzeko sardinak harrapatzen ditugu.

Kanpaina garrantzitsuena hegaluzearena da, berak ematen dio sektoreari indar eta diru gehien.

Kuoten sistemari buruz zer iritzi duzu? Egokia da? Nork ezartzen du?

Egokia iruditzen zait. Kuota sistema ezarri zenetik langileek diru gehiago irabazi dugu. Gure kasuan, berdeletan itsasontzi bakoitzak kuota bat zuen eta guk erabakitzen genuen noiz amaitu kuota hori. Antxotan denentzako kuota bat genuen eta kuota amaitzean geratu egin behar genuen. Hegaluzetan antxoaren sistema berdina erabiltzen da.

Kuota Europar Batasunak ezartzen du eta nire iritziz oso garrantzitsua da. Lehen gehiegi harrapatzen genuen eta diru gutxiago irabazten genuen. Hobeto da merkatuak eskatzen duena harrapatzea bestela baino.

Ni beti egon naiz kuoten alde.

Sektoreko arrainen banaketa eta salmenta metodoak egokiak dira? Beste metodorik erabiliko zenuen?

Hainbat metodo probatu dira hainbat arrantzalek eskatuta, urte batzuetan probatu dugu baina ez dute funtzionatu beste metodoek. Oraingoz ongi funtzionatu duen metodoa gaur egungoa da. Metodo egokia da, orain bezela jarraituko nuke.

Etorkizunari begira nola ikusten duzu sektorea? Aldizkari batean irakurri nuen gazte jendea behar zela lanerako, hala da?

Jarraitzen dutenak diru asko irabaziko dute nire iritziz. Hala ere gazteak erakarri behar dira sektorera, armadoreak eta kofradiak lana egin beharko dute horretan. Beste arazo bat etorkizunerako tituluak dira. Gaur egun itsasontzi bakoitzean bi patroiz eta bi makinistak egon behar dute eta barko askotan ez daude. Itsasontzi asko tranpetan ibiltzen dira arau hauek betetzeko eta arazo larri bat izan daiteke sektorearentzat. Gazteek berehala ateratzen dituzte titulu hauek eta horrelako jendea beharko da sektorea mantentzeko. Itsasontziek jaisten jarraituko dute etorkizunean aurrez aipatutako arrazoiengatik, jendeak ez duelako nahi itsasora joan lanera, batez ere ordutegiarengatik.

JOSE LUIS ARANGUREN-I ELKARRIZKETA: Armadorea eta patroia (2021/12/07)

Izen abizenak: Jose Luis Aranguren.

Ardura baxurako arrantza munduan: Armadorea eta patroia.

Elkarrizketaren lekua: Jose Luis Arangurenen etxean, Getarian.

Iraupena: 20 minutu.

Data: 2021/12/07

Zenbat urte daramatzazu lanean sektore honetan?

Gaztetan otarrekin, beste pertsona batzuekin... ibiltzen nintzen arrantzan. 18 urte egitean eskolara joan nintzen arrantza inguruko ikasketak egitera. Ikasketak amaitzean Benito Gilekin ibili nintzen motor txikian, gero hondoratu zen beste itsasontzi batean jardun nuen eta jarraian berriz eskolara joan nintzen gehiago ikastera arrantzari buruz. Bertan 2 urte egin nituen eta makinistaren titulua atera nuen eta horretaz gain, nire kabuz patroizateko beste titulu bat eskuratu nuen. Ondoren Getariako itsasontzietan lan bila ibili nintzen baina ez zegoen lekurik, beraz atunerota joatea erabaki nuen Bermeora lan bila. Atunerota joateko zain nengoela aukera bat sortu zitzaidan Getarian beste bi lagunekin batera eta atunerota joatea alde batera utzi nuen.

Beste bi lagunekin batera "Yolanda" ontzia erosi nuen eta hainbat arrazoi medio, beste bi lagunekin moztu eta itsasontziarekin geratu nintzen. 7 bat urte egin nituen ontzi horrekin eta istripu baten ondorioz hondoratu egin zen. Itsasontzi hau hondoratu ondoren, itsasontzi berri bat erosi nuen, "Amets" izenekoa. 1994. urtetik gaur egunerarte itsasontzi honekin ibili naiz. Orain itsasontzia salgai dago, 15 egunetara jubilatuko egingo bainaiz.

Gipuzkoako eta Bizkaiko portuak egokiak al dira baxurako sektorearentzat?

Bai, gaur egun agian handiegiak ere badira dagoen itsasontzi kopuruarengatik. Garai batean Pasaiaiko, Ondarruko eta beste portu askotan itsasontzi pila bat egoten ziren eta merkatu bateratu batean sartu ginenean itsasontziak desagertzen hasi ziren lege berriengatik, kuotengatik...

Kofradiei buruz, garrantzitsuak dira sektorean?

Garrantzitsuak dira, batez ere salmentak egiteko. Hemen, enkante bidez egiten da salmenta eta dena kofradiak antolatzen du. Urte batzutan saiatu ginen kooperatiba bat sortzeko... baina gastu eta lan handia suposatzen zuen eta beraz, kofradien lana egokia dela iruditzen zait.

Itsasontzi kopurua asko jaitsi da datuen arabera. Zein da arrazoi nagusia?

Jende falta da arrazoi nagusia, hau da langile falta. Gu gazteak ginenean eskolako ikasturteak oso jende gutxik amaitzen zituen eta gehienak itsasora

joaten ginen lanera. Garai hartan diru asko irabazten zen itsasoan. Ordea, 10 bat urte egin ondoren langileak nazkatu egiten ziren eta lehorrean lana egitera pasatzen ziren. Gainera, urte horietan lehorrean ere lan asko sortu zen.

Itsasontzien materiala asko hobetu da, horrek sektorearentzat gauza egokiak ekartzen ditu? Itsasontzi bakoitzak ere gehiago harrapatzen du batezbeste, zergatik?

Bai, asko. Itsasontziak seguruagoak dira gaur egun, garbiagoak higiene aldetik... Lehen itsasontzieta usai handia egoten zen eta horrek asko eragiten zuen.

Itsasontziak gehiago harrapatzeko daude preparatuta. Teknologia aurrerapenak asko eragin du honetan eta sektorearen etorkizunarentzat positiboa izan daiteke.

Langileen kopurua ere asko jaitsi da, zergatik? Lan baldintzak egokiak dira?

Gaur egun jendeak ez du nahi itsasora joan lanera eta eskerrak gaur egun kanpotar jendea dagoen sektorea aurrera eramateko. Kanpotarreatatik izango ez balitz itsasontzi kopurua asko jaitsiko lirateke. Lenoko aldean onak dira. Itsasontziak hobeagoak dira eta gainera, urtean zehar 3 hilabetez geratuta egoten gara, lehen ez ginen geratzen.

Zein espezie harrapatzen dira orain? Etorkizunari begira zein espezie izango da garrantzitsua?

Hemen gehiena antxoa harrapatzen da, baita berdela, hegaluzea eta zimarroia ere. Hala ere, balore gehiena duen eta diru gehiena ematen duen espeziea hegaluzea da. Kanpaina garrantzitsuena hegaluzearena da, urteko diru sarreraren %55-%60 suposatzen du gutxi gorabehera. Zenbat eta itsasontzi gutxiago, arrainak bilatzea zailagoa izango da. Hegaluzearen kuotak ere eragina izan dezake etorkizunean. Kuota ez bada amaitzen, kuota zati hori beste herrialdeei ematen hasiko dira eta horrek, aldaketak eragin ditzake sektorean. Denborarekin kuotak ez dituzte beteko.

Kuoten sistema egokia da?

Ez da egokia nire ustez. Garai batean urrirarte egoten ginen hegaluzea harrapatzen eta azken urteetan hainbat arrazoi ezberdinengatik abuztu erdian amaitzen da kanpaina. Pena bat da, itsasoan arraina badago eta guk ez badugu harrapatzen beste herrialde batzuetako itsasontziek harrapatzen dituzte.

Enkanteei buruz, saltzeko metodoa egokia da?

Nik uste egokia dela. Horrela merkatuko prezioan saltzen da, arrain asko badago salmenta prezioa txikiagoa izan ohi da eta alderantziz. Sistema egokia da eta ez dago kejarik.

Etorkizunari begira nola ikusten duzu sektorea?

Gaizki. Jendea ez da itsasora joaten eta horrela jarraitzen badu galdu egingo da sektorea. Gure garaian denak batera hasi ginen itsasoan eta orain denok batera jubilatuko egingo gara. Itsasontzi oso egokiak daude sektorearentzat eta pena bat da jende asko ez dagoelako edo berandu ibili garelako itsasontzi horiek galtzea. Orain langile tituludunen arazoa dugu, bai mekanikariak eta bai patriak. Berandu mugitu gara nire ustez, orain dela 8 bat urte mugituko bagin etorkizuna hobetuko izango zen. Langile berriei irakatsi egin behar zaie eta lan gogorra da hasiberri batentzat itsasontzi baten burua hartzea.

JOSU EZENARRO-RI ELKARRIZKETA: Getariako kofradiako idazkaria (2021/12/14)

Izen abizenak: Josu Ezenarro.

Ardura baxurako arrantza munduan: Getariako kofradiako idazkaria.

Elkarrizketaren lekua: Getariako kofradian.

Iraupena: 30 minutu

Data: 2021/12/14

Zenbat urte zoaz sektorean lanean?

25 urte noa sektorean lanean baina bizitza osoan egon naiz sektorearekin lotuta. Gure etxean arrantzari buruz hitz egiten genuen eta horregatik egon naiz bizitza osoa arrantzarekin lotuta.

Gipuzkoako eta Bizkaiako portuak egokiak dira sektorearentzat?

Bai, azken urtetan nahiko hobekuntza egin dira portuetan. Gipuzkoan, Getariako eta Hondarribiko portuetan egin dira inbertsio garrantzitsuenak azken urteetan. Bizkaian, baxurako portuetan nahiz eta Ondarruko itsasontzi gutxi egon, Ondarruko portuan aktibitate asko egon ohi da, Ondarruko lonja egin berri dago. Bermeoko portua ere egokia da sektorearentzat. Infrastruktoretaz aparte, Gipuzkoako portuak oso ongi komunikatuta gaude autopistekin, autopistak kostatik gertu pasatzen direlako. Bizkaian berriz, autopista kostatik urrun pasatzen da eta komunikazioak txarragoak dira.

Kofradiek zein eragin dute sektorean? Zer egiten dute kofradiek sektorean?

Itsasontziek oso estruktura administratibo txikiak dituzte, langile estruktura ere oso txikia da eta bere gestio guztia guk eramaten dugu. Salmentak egiteaz aparte, kofradiak gestore lanak egiten ditugu. Kofradia guztiak kofradia federazio batean gaude elkartuta eta talde horretan ere hainbat ekintza burutzen ditugu. Gipuzkoako kofradiak federazio batean eta Bizkaiko kofradiak beste federazio batean. Talde honetaz gain, beste talde batean ere sartuta gaude "Organización de productores" taldean. Kofradiak entitate ezezagunak dira Europa mailan, Espainian bakarrik daude. Beste herrialdeetan ez dago kofradiarik beraz, Europak "Organización de productores" ekin egiten du lan.

Itsasontzien kopurua asko jaitsi da azken urteetan, zergatik?

Jaitsiera garrantzitsu bat egon zen 1985. eta 1995. urteen artean, orain nahiz eta jaitsiera egon azken urteetan, egoera nahiko egonkorra da Gipuzkoan. Bizkaian jaitsiera gogorragoa izan da, baina hala ere egoera egonkorrean dago. Nahiz eta itsasontzi kopurua txikitu, itsasontzien arrantza ahalmena mantendu edo handitu egin da. Itsasontziak handiagoak dira eta hobeto prestatuta daude. Kofradiak egiten dituen salmentetan ikus dezakegu nahiz eta itsasontzi kopurua

jaitsi, 2000. urtetik aurrera salmenta kopuruak mantendu edo gora egin duela bai kilotan eta bai eurotan.

Teknologia aurrerapenak ere egon direla ikusi dugu, horrek sektorean eragin positiboa du?

Bai, sektorea nahiko ezezaguna da gizartearentzat orokorrean baina azken 15-20 urteak onak izan dira sektorearentzat. Une beltz bat igaro genduen antxoaa harrapatzeko debekuarekin baina hegaluzearen eta berdelaren arrantzarekin urte txar horiek salbatu egin ziren. Azken urteak beti positiboak izan dira, barkuen errentagarritasunak onak dira.

Langileriari buruz, langile kopurua ere jaitsi egin dela ikus dezakegu. Zerrek eragin du gehien?

Langile kopurua jaitsi da barku kopurua jaitsi egin delako baina, barku bakoitzeko langile kopurua ez da asko jaitsi. Asko jota, enpresa bakoitzeko langile bat edo bi jaitsi da kopurua mekanizarioarengatik. Lehorrean zegoen egoera ekonomikoak ere eragin zuen urte batzuetan langileria jaitsiera. Gaur egun joera hori gelditu egin da, itsasoan soldata handiagoak daude lehorrean baino.

Lan baldintzak nolakoak dira?

Itsasontziak hobetzen joan diren heinean, lan baldintzak ere hobetzen joan dira. Lan fisikoa gutxitu egin da eta gaur egun makinak lan handia egiten dute itsasontzietan.

Baxurako sektorean zein arrain harrapatzen dira?

Oinarrian 3 segmentu daude: autonomoak (bat edo bi pertsonako itsasontziak), bigarren B taldea (barku txikiak) eta barku handiak. Barku handiak arrain gordinak, pelagiko txikiak (antxoaa, berdela...) eta tunidoak (hegaluzea, zimarroia...) harrapatzen dituzte. Bigarren B taldeko ontziek berdeletako kanpaina, hegaluzetako kanpaina eta urtean zehar sareekin arrain zuriak harrapatzen egon ohi dira. Autonomoak urte osoan zehar sarearekin aritzen dira, arrain bariatuak eta kostaldetik gertu dauden arrainak harrapatzen dituzte.

Etorkizunean aldaketarik espero da?

Etorkizunari begira, arrainen gestioan egon daiteke aldaketarik handiena. Antxoaren eta hegaluzearen gestioak asko eragin dezake etorkizunari begira. Aldaketa generazionalak ere eragin handia izango du. Ez dago patroiz gazterik itsasontziak eramateko, tripulazio aldetik ez dago arazo asko baina bai patroiz eta makinista posturako. Nahiz eta oso soldata onak izan arrantzale tituluak (lehorrean iñorrek irabazten ez dituen soldatak), jendea ez da animatzen. Arrantza beti kontsideratu izan da ofizio latz bat bezala eta horrek, jendea atzera botatzen du. Azken urteetan tendentzia aldatzen ari da baina ez da nahikoa.

Kuotan sistemari buruz zer diozu?

Ezagutzen ditugun neurri ezberdin guztietatik egokiena hau dela iruditzen zait. Garai batean itsasontzi bakoitzak ahal zuena arrantzatzen zuten, itsasoaren egora ikusi gabe, espezien egoera biologikoa ikusi gabe... Europar Batasunan sartu ginenetik aurrera dena aldatzen joan zen. Europar Batasunan "prekautzio printzipio" bat dago eta hainbat hitzarmenen arabera arrainak gestionatu egiten dira herrialdeka. Konbenio ezberdinak daude eta espezie bakoitzaren arabera egokitu egin behar dugu, adibidez, tunidoetan IKAT, beste espezietan ICES...

Arrainan salmeta mota egokia da?

Honekin ere berdina gertatzen da, ezagutzen ditugun metodo onena dela iruditzen zait. Orain dela 3 urte arte legeak enkante mota hau bakarrik baimentzen zuten eta derrigorrezkoa zen harrapatutako arrain dena kofradiatik pasatzea. Orain dela 3 urte ordea legea aldatu zen, enkanteetaz aparte kontrato alimentarioak baimentzen dira. Produktore bat eta erosle bat ados jartzen datza kontrato alimentarioak prezioarekin eta kopuruarekin. Guk, nahiz eta azken aukera hau egon, enkanteen aukera nahiago dugu eta gure artean akordio bat dugu Gipuzkoan horrela izan dadin.

Sektorearen etorkizuna nola ikusten duzu?

Ona izan beharko luke. Itsasontziak egokiak dira teknologikoki eta kuotak egokiak dira aktibitate errentagarri bat sortzeko. Arazo handiena aldaketa generazionalan dago, langile estruktura nahiko zaharkituta dago batez ere mandoetan (makinetan eta puentean). Etorkizun gertu batean itsasontzi batzuk patroirik gabe geratuko dira eta horrek itsasontziaren edo enpresaren amaiera ekar dezake. Gure erronka garrantzitsuena aldaketa generazional hau ondo egitea da, beste generazio bat lortzen badugu arrantza sektoreak beste urte askotarako iraungo du. Aktibitatea errentagarria da eta etekinak ere onak dira.