

Mar

Nº 472
Junio 2008

El amarre más largo

La flota pesquera paró para reclamar ayudas al gasóleo

Ministerio de Trabajo e
Inmigración

Programa para
una legislatura

El ISM en la
costera del bonito

Con la subida de los precios del gasóleo como protagonista, en las últimas semanas se ha reproducido la historia de 2005 con la mayor parte de la flota amarrada en demanda de soluciones a los costes de explotación de los barcos. Las diferencias en relación con aquel año es que en 2005 los precios del gasóleo no llegaban a los 0,40 euros por litro, mientras en la actualidad, ese precio supera ya los 0,70 euros, con dos agravantes. Primero, que cada día es más difícil llenar las bodegas en el mismo tiempo de trabajo en la mar. Segundo, que los precios en lonja siguen casi idénticos para los pescadores, que no para los consumidores.

La subida de los precios del gasóleo afecta al conjunto de la sociedad, desde los transportistas a los pescadores, pasando por el sector agrario o las industrias. Todos estamos pagando un mayor coste para el desarrollo de la actividad diaria. En el caso del mar, sucede sin embargo que el componente del combustible supone, en

muchos casos, más de la mitad de los costes de explotación de una embarcación, lo que significa disparar los gastos y hacer escasamente rentable o con resultados negativos la actividad.

Con la flota amarrada y muchos puertos bloqueados, las salidas más importantes para la flota pesquera se plantearon ante las autoridades comunitarias, pero también ante la Administración pesquera española donde la flota de bajura suscribió un acuerdo con importantes mejoras para su actividad. Al tratarse de un problema global para todas las flotas en un mercado único en materia de pesca, las soluciones más importantes, como la posibilidad de compensaciones al sector, deberían ser igualmente uniformes para todos los países. Pero, al margen de los compromisos de ayudas puntuales que se articulen en el marco

comunitario, los problemas para el sector de la pesca son mucho más complejos y los mismos necesitan igualmente salidas en la misma dimensión.

Para la mayor parte de la flota, el problema no es solamente el alto precio del gasóleo, que lo es. El problema es que cada vez tienen mayores dificultades, no

solamente para acceder a nuevos caladeros, sino también para llenar en un tiempo razonable las bodegas de sus barcos, lo que supone un mayor coste en la explotación de una embarcación. Por culpa de unos y de otros, la realidad es que hay menos recursos pesqueros. El problema para el sector de la pesca además, es que los precios en lonja se siguen subastando a la baja frente a importaciones ilegales de pesca a bajos precios, pero que pueden ser rentables para embarcaciones de terceros países con unos costes muy por debajo de los barcos con bandera comunitaria. El problema es que, en muchos casos, el consumidor está pagando márgenes muy elevados, gato por liebre y adquiriendo productos de la pesca de importación que no son lo que dicen en los carteles.

Las salidas a los precios del gasóleo, en escalada permanente, cada vez son más complejas, hay menos recorrido en las Administraciones. Pero hay otras actuaciones, sin salirnos de la política de pesca en su conjunto, que podrían paliar los efectos del gasóleo. ■

La cortina del gasóleo



Editor:



e n este número

Nº 472 - JUNIO 2008

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Ana Díaz, Jesús Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría de redacción:

Concha Serrano.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 - Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/ Albareda, 1 - Tel. 93 443 96 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. - Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander - Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena (Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón - Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1. Pasaia (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. - Tel. 959 25 74 11.

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322 - Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrucá, 2 - Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen) - Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1 - Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 - Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) - Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) - Tel. 94 412 61 00.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

revista.mar@ism.seg-social.es

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-08-001-9

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



6

AMARRÓ LA FLOTA PESQUERA. La subida de los precios del gasóleo provocó el amarre de las flotas en demanda de más ayudas.



14

PRIORIDADES Y PLANES DE TRABAJO E INMIGRACIÓN. El ministro de Trabajo e Inmigración presentó su programa para la legislatura en el Congreso de los Diputados.



22

COSTERA DEL BONITO. El ISM en la costera del bonito con el barco-hospital "Juan de la Cosa"

- 6 Amarre de la flota pesquera
- 11 Plan de Viabilidad para el sector
- 14 Programa de Trabajo e Inmigración para la legislatura
- 18 Cuenta atrás para el diálogo social
- 20 El ministro de Trabajo visitó el "Esperanza del Mar"
- 22 El ISM en la costera del bonito
- 24 Agencia de la Pesca
- 26 La pesca de arrastre
- 32 Atún, una pesquería en peligro
- 38 Plan de calidad del ISM
- 42 Programas sanitarios del ISM
- 44 Congreso de acuicultura en Canarias
- 46 La calidad en la pesca
- 48 Operación Paso del Estrecho
- 52 Barcos subestándar
- 56 La pesquería del percebe
- 64 Ciudades bajo el mar
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica
- 74 Últimas noticias



Pesca,

EL AMARRE MÁS LARGO

Casi la totalidad de la flota pesquera, tanto de altura como de bajura, permaneció amarrada en puerto en la primera quincena de junio en demanda de soluciones a los problemas del sector, donde destaca la subida espectacular de los precios del gasóleo. Por su duración, así como por el seguimiento del mismo, el amarre ha sido uno de los más importantes de las últimas décadas, parada que dio lugar, en casos puntuales, al desabastecimiento de pescado fresco en algunos mercados, consecuencia también de la huelga de transportistas que se desarrolló en las mismas jornadas.

Al cierre de este número, la bajura había suscrito un acuerdo con la Administración y la flota, aunque con algunas divisiones, se había hecho de nuevo a la mar.

En el caso de la flota de altura y gran altura, los armadores mantenían sus demandas, tanto a la Administración española como en Bruselas.

La ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, señaló en todo momento la decisión de su departamento de adoptar medidas de apoyo, pero siempre en el marco de las posibilidades que otorga la normativa comunitaria y de los compromisos que se puedan lograr de la Comisión de la Unión Europea.

En el sector de la pesca se espera que las soluciones de fondo a las demandas planteadas



se adopten en Bruselas donde, Italia, Francia, Portugal y España presentaron por escrito todas sus peticiones.

Las movilizaciones y amarre de las flotas en protesta por la subida de los precios del gasóleo y su repercusión en los costes de explotación de los barcos, no se han producido sólo en España, sino también en el resto de los países comunitarios con un sector de la pesca importante como son los casos de Francia, Italia o Portugal. Los pescadores también se manifestaron en Bruselas donde se produjeron graves incidentes con las fuerzas de seguridad.

EL GASÓLEO COMO DETONANTE

En España, el malestar en el sector de la pesca se mantenía desde hace ya varios meses consecuencia de la subida imparable de los precios del gasóleo que ha pasado de 0,37 euros litro en diciembre de 2005 a unos precios actualmente por encima de los 0,70 euros. Este incremento espectacular se ha traducido en un lastre

Gran parte de la flota permaneció en puerto la primera quincena de junio en protesta fundamentalmente por la subida de los precios del gasóleo

en los costes de explotación de un barco donde, en la actualidad, ya supone entre un 40% y un 50% del total de los gastos. Para el sector de la pesca, esta subida de los precios se suma a los problemas derivados de los recortes de las posibilidades de pesca en los caladeros junto a los precios bajos del pescado en lonja por la competencia de productos baratos de importación.

Esta situación de malestar se tradujo desde el mes de mayo en movilizaciones y protestas en algunas comunidades autónomas para culminar el 30 de mayo con una manifestación en Madrid de unos 10.000 pescadores ante el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino convocados por la Confederación Española de Pesca, Cepesca. Los organizadores de la manifestación no fueron recibidos por ningún responsable de la Administración y se limitaron a entregar un escrito donde se contemplaba una tabla de reivindicaciones que se concretaba especialmente en cinco puntos: más compensaciones por el incremento de los costes de explotación de un



barco, sobre todo por el gasóleo; posibilidad de un segundo registro con exenciones de todo tipo para competir con flotas de terceros países; rebajas en las cuotas de la Seguridad Social; un mayor control de las importaciones ilegales, así como una mejor identificación de ese tipo de productos de la pesca y elevar de 30.000 a 100.000 euros las ayudas “de minimis” por parte de las autoridades comunitarias.

La movilización sin una respuesta a sus peticiones provocó mayores protestas en el sector de la pesca, generalizándose los amarres de la mayor parte de la flota, tanto de altura como de bajura.

Ante la situación planteada, la Administración pesquera inició negociaciones con el conjunto del sector en España, con la pesca de bajura, a través de la Federación Nacional de Cofradías, y con la pesca de altura con los armadores de Cepesca como interlocutores.

Por las especiales condiciones que requieren las ayudas de la pesca, Bruselas ha constituido un punto importante en las negociaciones para buscar una salida, tanto para que las ayudas se ajusten siempre a la reglamentación comunitaria, como para lograr mayores fondos de la Unión Europea. Esta estrategia se desarrolló en dos partes. Por un lado, la propia Administración española puso en marcha un frente común con otros países como Italia, Francia y Portugal para tratar de arrancar compromisos de ayuda.



La bajura reanudó su actividad tras lograr un acuerdo con el Gobierno sobre ayudas, paradas y clarificación de la comercialización

Estas conversaciones se tradujeron en la elaboración de un documento por el que, fundamentalmente se pretende el desarrollo de una política que garantice la sostenibilidad económica de la flota, el mantenimiento del empleo, el suministro de pescado y en conjunto, asegurar el desarrollo de la actividad económica en las zonas costeras dependientes de la pesca. Por otra parte, los propios armadores plantearon en Bruselas sus reivindicaciones de forma conjunta con los armadores de otros países comunitarios con el mismo problema de costes por la subida de los precios del gasóleo.

ACUERDO EN LA BAJURA

En España las negociaciones con la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, que engloba a 225 entidades, dieron lugar a un acuerdo por el que la flota de bajura decidió el pasado 12 de junio abandonar una huelga que en las fechas precedentes había afectado a la casi totalidad de los puertos y muy especial-



mente a todo el norte, Galicia y Andalucía. Para el presidente de la Federación, Genaro Amigo, no era el acuerdo ideal que perseguían los pescadores, pero se trataba de un buen principio para seguir las negociaciones sobre otros temas, algo a lo que se comprometió el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fraguero.

Entre otros puntos, una de las reivindicaciones pendientes es lograr de Bruselas que las ayudas "de minimis" se puedan elevar a los 100.000 euros frente a los 30.000 que se pueden conceder en la actualidad por empresa.

Para la flota de bajura, si pescar es un grave problema por el incremento de los precios del gasóleo, seguir con la huelga significaba deteriorar aún más su situación en temporada de captura de sardina o bonito, momentos cuando la flota tiene la posibilidad de aumentar sus ingresos. Esa fue una de las principales razones por las que desde la Federación se optara por aceptar la oferta oficial, desconvocar el paro de la flota y seguir negociando.

La flota de altura busca nuevas ayudas tanto ante la Administración española como en Bruselas



Entre los acuerdos más importantes destaca el compromiso de la Administración para aumentar de siete a 18,9 millones de euros la cantidad asignada para la aplicación del Plan Competitividad. La aplicación del mismo supondría la posibilidad de percibir por tripulante enrolado unos 614 euros en el grupo IIA; 405 euros para los barcos del grupo IIB; 329 euros para los barcos del grupo III por cuenta propia y 238 euros para el grupo III por cuenta ajena.

Una segunda medida importante para la flota afecta a la Tarifa T-4 para el pescado fresco que en el pasado año supuso para los Puertos de Interés General del Estado una recaudación de siete millones de euros. El compromiso supone exoneraciones de pago durante un periodo de seis meses de esas tarifas en los Puertos de Interés General del Estado, así como en los dependientes de las comunidades autónomas en Galicia, Cataluña y Asturias. En Andalucía se aplicará al 50% durante un año.

En relación con los expedientes sancionadores se acordó proceder a la ejecución de los mismos y que sigan la vía judicial del contencioso administrativo, estando pendiente reunión con el secretario General de Transportes.

En lo que afecta a las paradas biológicas, todas la flotas que estén sujetas a planes de recuperación o gestión, de acuerdo con las comunidades autónomas, podrían aumentar las ayudas por paralización.



En materia de comercialización, se ha llegado a un compromiso para lograr una clarificación en la política de comercialización con el establecimiento de una marca para todo el pescado capturado por la flota española y diferenciar el mismo del capturado en otros países. Para aplicar este compromiso, las negociaciones se desarrollarán con las comunidades autónomas y con el FROM. La Administración también se compromete a reformar la normativa sobre el etiquetado. Finalmente, también existe el compromiso para abordar la situación de los barcos pesqueros que siguen utilizando gasolina como combustible.

Para las Cofradías es importante finalmente el compromiso de las grandes petroleras de revisar los mecanismos para la fijación de los precios para el sector de la pesca en función de los tramos de consumo.

SALIDAS PARA LA ALTURA

Con la flota de bajura de nuevo en los caladeros, los representantes de la flota de altura prosiguieron las negociaciones con la Administración española, a la vez que planteaban sus propuestas ante las autoridades comunitarias. A través de instituciones como el Cogeca reclamaron a los responsables de la Comisión, entre otras medidas, un mayor control de las importaciones de pescado, la prohibición inmediata de la pesca ilegal, la modificación del Fondo Europeo de la Pesca para utilizar recursos en paralizaciones temporales de flotas por la subida de los precios del gasóleo, impulsar los mecanismos para elevar los precios del pescado en primera venta, la posibilidad de que los países puedan cofinanciar primas para contratos de futuros en el gasóleo o aumentar la ayuda "de *minimis*" a 100.000 euros.

Frente a las pretensiones de los armadores españoles, iguales a las que se reclaman desde

otros países, los responsables comunitarios han adelantado, sin concretar, que habría ayudas para apoyar al sector a corto medio y largo plazo, pero, en todo caso, descartan ayudas directas para paliar el impacto de la subida de los combustibles.

En la actualidad, las ayudas al sector se canalizan en su mayor parte a través del Fondo Europeo de la Pesca que se puso en marcha el pasado año y que tiene una vigencia hasta 2013. En el mismo se contempla partidas para el conjunto de la actividad de la pesca. Objetivo de los armadores, y parece que se halla en estudio por parte de las autoridades comunitarias, es que una parte de esos fondos se pudieran utilizar en este tipo de situaciones para ayudar al sector.

Desde Bruselas no se descarta la posibilidad de modificar y aplicar ayudas por paradas biológicas en un determinado caladero. Entre las medidas a adoptar a corto y medio plazo, los responsables comunitarios han puesto sobre la mesa la necesidad de aplicar un programa de ajuste de las flotas para reducir la capacidad de la misma.

En el sector de la pesca, no se rechaza esa posibilidad, pero se entiende que no debería ser la prioritaria y casi la única en la que está pensando en la actualidad la Comisión

Al cierre de este número, Bruselas ultimaba un paquete de propuestas. ■

VIDAL MATÉ





PLAN DE VIABILIDAD para la pesca

En relación con los viejos problemas que atañen al sector de la pesca, antes de que se desarrollasen las jornadas de movilizaciones y protestas de las últimas semanas, la Confederación Española de Pesca, Cepesca, presentó a la Administración un documento conocido como Plan de Viabilidad para el sector, donde se planteaban medidas, tanto de carácter coyuntural o urgente, junto a otras a medio o largo plazo. Todas ellas con la mirada puesta, en primer lugar, a salir de la actual coyuntura, de cara a lograr en el futuro una flota con mayor capacidad para competir en el sector, donde se contemplan medidas de ayuda de las diferentes administraciones, española y comunitaria, junto a una corresponsabilidad de los propios armadores.

PRINCIPALES PETICIONES

- Pago de las ayudas ya comprometidas
- Reclamar en Bruselas subvenciones "de minimis" hasta 200.000 euros
- Reducción de cotizaciones a la Seguridad Social
- Un sistema de cobertura para estabilizar el precio del gasóleo
- Más control de las importaciones ilegales y a bajos precios

MEDIDAS DE CHOQUE

Con el precio del combustible como la causa más importante de la actual situación de la flota, desde Cepesca se reclaman una serie de medidas urgentes, así como el cumplimiento de todos los compromisos asumidos en su día por la Administración. En esa línea, se reclama el pago de todas las ayudas que se habían comprometido como apoyos "de minimis", en la actualidad hasta los 30.000 euros por empresa para un periodo de tres años. Se reclama que se hagan los pagos que hasta la fecha no se han llevado a cabo a través de las comunidades autónomas. En la misma línea de salidas de urgencia para que la flota haga frente a las necesidades más inmediatas se plantea la necesidad de agilizar al máximo los trámites administrativos para solicitar los créditos del Instituto de Crédito Oficial en las respectivas entidades bancarias.

Como medidas a corto plazo se solicita la posibilidad de que las moratorias para las amortizaciones de los anteriores créditos del ICO puedan ser al menos de dos años. En el ámbito financiero se reclama el desarrollo de una política para refinanciar pasivos ante el elevado nivel de endeudamiento de los armadores que ha supuesto ya en algunos casos



Jesús Navarro

Con el mismo objetivo de mejorar la competitividad de las flotas se reclama la exoneración o reducción de las tarifas portuarias al menos durante seis meses.

Los armadores plantean igualmente la necesidad de llevar a cabo un nuevo plan de ajuste de la flota; se baraja la eliminación de unos 150 barcos en coordinación con las comunidades autónomas e iniciar un proceso de paralizaciones definitivas. Igualmente se plantea la concesión de nuevas ayudas para paralizaciones temporales en 2008 para empresas y tripulaciones.

GASÓLEO Y CAPTURAS

El gasóleo constituye en este momento una de las preocupaciones más importantes de la flota y muy especialmente aquella donde el combustible tiene una mayor repercusión en los costes de explotación de un barco. El precio del gasóleo es más preocupante en la medida en que es necesario un mayor gasto del mismo para llenar las bodegas por las reducciones de recursos en los caladeros o la propia falta de aguas donde operar con una cierta rentabilidad.

En el caso concreto del gasóleo, el sector mantiene su vieja propuesta de poner en marcha un mecanismo de cobertura para hacer frente a alzas espectaculares como las de los últimos meses y garantizar unos precios estabilizados en el entorno de los 0,40 euros litro frente a los casi 0,70 euros que tiene en la actualidad. Este sistema debería contar con un respaldo oficial para operar en los mercados de futuros de materias primas y la posibilidad de establecer depósitos para el suministro de las flotas tanto en puertos españoles como en el exterior.

Los armadores reclaman a la Comisión la necesidad de impulsar nuevos acuerdos de pesca para las flotas de los países del sur de la Unión

problemas de intervenciones judiciales por falta de pagos.

El sector reclama que se hagan efectivas cuanto antes las ayudas comprometidas para las paralizaciones temporales en el caso de flotas como las que operan en Gran Sol, en litoral, aguas de NAFO o Mauritania que en el último año hayan tenido que reducir su actividad.

En este momento aún siguen coleando los expedientes que se abrieron en 2005 con motivo de la anterior protesta por la subida de los precios de los combustibles y que supuso el bloqueo de algunos puertos. El sector reclama una resolución favorable de los mismos.

El sector integrado en Cepesca planteó sus peticiones a la Administración para lograr una actividad más competitiva

COSTES EMPRESARIALES

Los costes empresariales y los riesgos que los mismos suponen para lograr una flota más competitiva en relación con la que opera en aguas internacionales o en caladeros de terceros países, constituye en este momento uno de los motivos de preocupación más importantes para el sector. Para lograr un ajuste de los mismos y con ello mayores posibilidades para competir, el sector reclama una reducción de los costes en materia de Seguridad Social en una doble dirección. Por una parte, con bonificaciones hasta final de año de las cotizaciones de la Seguridad Social ya se trate de marineros en la mar o del personal que opera en tierra y que depende directamente de la actividad del barco. Por otro lado se reclama la reforma del grupo de cotización primero. Para los armadores, con estas medidas se equipararía la situación de la flota española con la que en la actualidad disfrutaban por otras flotas comunitarias.



Jesús Navarro



Europea así como el mantenimiento y mejora de los actualmente en vigor. Cepesca reclama la presencia de los científicos en el Comité Consultivo de pesca así como unas mayores relaciones con el Instituto Español de Oceanografía. Se demanda una revisión de los planes de estudio para que los mismos aporten una formación más ligada a la actividad de los profesionales en el mar. En cuanto a las tripulaciones y titulados, se solicita una revisión de las tripulaciones mínimas y la reducción de las actuales exigencias de titulados a bordo para tener una posición más competitiva en relación con las empresas de armadores de otros países comunitarios. Finalmente se demanda un mayor respaldo a los trabajos de investigación e innovación tecnológica y la posibilidad de tener una mayor participación en las decisiones de las organizaciones regionales de pesca.

COMERCIO Y LOS ILEGALES

Una tercera preocupación importante en el sector para la que se reclaman medidas se concreta en las actividades de la pesca ilegal y la entrada de productos desde terceros países en la Unión Europea a precios bajos. Desde el sector se reclama la puesta en funcionamiento de los certificados correspondientes de origen, así como la publicidad de las listas blancas o de los buques autorizados para llevar a cabo esas pesquerías. Como una medida para la defensa de los mercados comunitarios, se reclama igualmente una intensificación de los controles higiénico-sanitarios y exigir las mismas condiciones a los productos importados que a los procedentes de la flota comunitaria. De cara al consumi-



Jesus Navarro

dor se demanda una información y un etiquetado correcto de todos los productos de la pesca para que en todo momento se pueda conocer su origen, tipo de captura y calidad.

En lo que afecta al conjunto de las políticas que pueden desarrollar las diferentes Administraciones, en primer lugar se reclama el cumplimiento de los compromisos adquiridos en materia laboral y fiscal para flota como la atunera y la de palangre de superficie. En política de comercialización se reclama un mayor apoyo para las organizaciones interprofesionales para que las mismas tengan un mayor protagonismo en los mercados. De cara a Bruselas se considera importante poner en marcha una ofensiva hasta lograr que las ayudas "de minimis" puedan llegar a los 200.000 euros.

Finalmente, entre otras cuestiones, el plan reclama mecanismos que incentiven la participación de las empresas pesqueras en los planes para la mejora del medio ambiente marino o una modificación en la legislación sobre botiquines para que la ayuda cubra la totalidad de los gastos. ■

VIDAL MATÉ



Celestino Corbacho durante su intervención en la Comisión de Trabajo e Inmigración del Congreso de los Diputados.

Primera intervención de Celestino Corbacho en el Congreso

PLANES Y PRIORIDADES

del Ministerio de Trabajo e Inmigración

“La tarea de este Gobierno no parte de cero. Los últimos cuatro años han supuesto un avance sin precedentes para la sociedad española, tanto desde el punto de vista del crecimiento económico como del desarrollo de las políticas sociales. El diálogo social estuvo presente en todas las acciones del Gobierno, se crearon tres millones de empleos, más de un millón de personas consiguieron un empleo indefinido, las pensiones mínimas subieron hasta un 35 por ciento, el Salario Mínimo alcanzó los 600 euros, se realizó un proceso de normalización de inmigrantes y la conflictividad social se redujo a los niveles más bajos de la democracia”.

En estos términos se expresó el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, en su primera comparecencia, ante la Comisión de Trabajo e Inmigración del Congreso de los Diputados.

Después de resaltar los logros alcanzados en la anterior legislatura, el ministro informó a los diputados sobre los planes y objetivos de su departamento para los próximos cuatro años.

SEGURIDAD SOCIAL

Sobre la Seguridad Social indicó que su voluntad en esta legislatura es proceder a la prevista renovación del Pacto de Toledo, profundizando en el acuerdo con los grupos parlamentarios y con los interlocutores sociales. *Para mí como ministro, el Pacto de Toledo pertenece al mismo ámbito de acuerdos que permitieron en nuestro país la aprobación de la Constitución o de los Estatutos de Autonomía. El Pacto de Toledo es el gran acuerdo que todos debemos respetar para disfrutar de un sistema de protección más justo y solidario, pero también más consolidado y viable económicamente. Es este respeto el que debe permitirnos seguir mejorando las pensiones mínimas, las ayudas a las familias y la protección a los trabajadores incapacitados, con un sistema cada vez más fuerte y robusto.*

Celestino Corbacho informó que en el pasado mes de mayo se alcanzaron 19,4 millones de afiliados, lo que significa una relación entre afiliados y pensionistas de 2,71 cuando en el año



Celestino Corbacho durante su intervención en la Comisión de Trabajo e Inmigración del Congreso de los Diputados.

Primera intervención de Celestino Corbacho en el Congreso

PLANES Y PRIORIDADES del Ministerio de Trabajo e Inmigración

“La tarea de este Gobierno no parte de cero. Los últimos cuatro años han supuesto un avance sin precedentes para la sociedad española, tanto desde el punto de vista del crecimiento económico como del desarrollo de las políticas sociales. El diálogo social estuvo presente en todas las acciones del Gobierno, se crearon tres millones de empleos, más de un millón de personas consiguieron un empleo indefinido, las pensiones mínimas subieron hasta un 35 por ciento, el Salario Mínimo alcanzó los 600 euros, se realizó un proceso de normalización de inmigrantes y la conflictividad social se redujo a los niveles más bajos de la democracia”.

En estos términos se expresó el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, en su primera comparecencia, ante la Comisión de Trabajo e Inmigración del Congreso de los Diputados.

Después de resaltar los logros alcanzados en la anterior legislatura, el ministro informó a los diputados sobre los planes y objetivos de su departamento para los próximos cuatro años.

SEGURIDAD SOCIAL

Sobre la Seguridad Social indicó que su voluntad en esta legislatura es proceder a la prevista renovación del Pacto de Toledo, profundizando en el acuerdo con los grupos parlamentarios y con los interlocutores sociales. *Para mí como ministro, el Pacto de Toledo pertenece al mismo ámbito de acuerdos que permitieron en nuestro país la aprobación de la Constitución o de los Estatutos de Autonomía. El Pacto de Toledo es el gran acuerdo que todos debemos respetar para disfrutar de un sistema de protección más justo y solidario, pero también más consolidado y viable económicamente. Es este respeto el que debe permitirnos seguir mejorando las pensiones mínimas, las ayudas a las familias y la protección a los trabajadores incapacitados, con un sistema cada vez más fuerte y robusto.*

Celestino Corbacho informó que en el pasado mes de mayo se alcanzaron 19,4 millones de afiliados, lo que significa una relación entre afiliados y pensionistas de 2,71 cuando en el año

2003 era de 2,44. Respecto al Fondo de Reserva anunció una dotación, como viene siendo habitual en el mes de julio, similar a la efectuada en febrero, de 4.700 millones de euros, por lo que este año sobrepasará los 56.000 millones de euros, a los que hay que sumar las reservas de las Mutuas y el Fondo de Prevención, que totalizarán 6.000 millones de euros más. Además, la Seguridad Social ha amortizado todos los préstamos existentes con entidades financieras, hasta reducirlos a cero.

DÍALOGO SOCIAL

Sobre el diálogo social indicó que es y será una seña de identidad del Gobierno socialista y, una vez más, aseguró que hay que llevarlo a cabo con empresarios, sindicatos, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. El ministro ya ha mantenido reuniones con agentes sociales, y con el presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), Pedro Castro. Este último, tras el encuentro con el ministro, manifestó que en este momento los municipios son *los terminales más activos en políticas de desarrollo económico e industrial y, por lo tanto, tenemos la posibilidad de apoyar y formar a nuestros recursos humanos en la dirección adecuada con la política del Gobierno*. Por su parte, Celestino Corbacho, indicó después de la entrevista que *es imprescindible que los municipios estén presentes en las políticas de futuro de empleo e inmigración*.

También el ministro informó que convocará a las Conferencias Sectoriales de Asuntos Laborales e Inmigración, en las que están representadas todas las Comunidades Autónomas.

En su intervención en el Congreso de los Diputados, Celestino Corbacho dijo que se abre una nueva etapa de diálogo social, que deberá contemplar las nuevas realidades y situaciones. A continuación enumeró los objetivos generales que se llevarán a cabo en esta legislatura, en el marco del diálogo social, entre los que destacó apostar por el mantenimiento y creación de empleo; garantizar la protección social de los desempleados; mantener la apuesta por la calidad del empleo; reforzar el diálogo social y la calidad del trabajo como elementos esenciales del modelo social de la Unión Europea; desarrollar el



El ministro de Trabajo e Inmigración, tras la reunión mantenida con Pedro Castro, presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

El Plan Extraordinario de Empleo incrementará en 1.500 el número de orientadores profesionales para prestar atención personalizada a los desempleados

Estatuto del trabajador autónomo; lograr un consenso político, territorial y social en materia migratoria, avanzando hacia la consecución de un Pacto de Estado en la materia; adaptar y mejorar, en cooperación con los países de origen, los mecanismos necesarios para una gestión conjunta de la inmigración, ajustando la oferta y la demanda para la contratación de mano de obra en el exterior; desarrollar el conjunto de medidas contenidas en el Plan Estratégico de Ciudadanía e Inmigración; impulsar una política común de inmigración e integración en el ámbito de la Unión Europea y desarrollar el Estatuto de los Ciudadanos Españoles en el Exterior.

EMPLEO

Sobre el empleo, Celestino Corbacho reconoció que desde el verano pasado la situación ha cambiado y que los registros de empleo y paro han empeorado como consecuencia de un proceso de desaceleración económica, concretada fundamentalmente en la construcción. Por ello, la acción del Gobierno, ha establecido como objetivo prioritario en esta legislatura, superar esta fase de desaceleración y generar más empleo. El ministro manifestó ante los diputados que las causas de esa desaceleración son elementos clave el crecimiento de precios de las materias primas a nivel internacional, la falta de liquidez en los mercados internacionales provocada por la crisis hipotecaria en Estados Unidos, dos factores externos que afectan a la mayoría de las economías internacionales y, en el mercado español,

la desaceleración en el mercado inmobiliario y en el sector servicios que tiene asociado.

Ante estos hechos aseguró que el Gobierno ha reaccionado rápidamente y en el primer Consejo de Ministros, celebrado el pasado 18 de abril, se aprobaron un conjunto de medidas fiscales, financieras y laborales para impulsar la economía y el empleo. *En conjunto, suponen una inyección de 10.000 millones de euros durante 2008, que nos permitirán superar esta situación a mediados del año próximo.*

En el ámbito laboral destacó el "Plan Extraordinario de Medidas de Orientación, Formación Profesional e Inserción Laboral", del que dimos puntual información en el número anterior de esta revista.

En un encuentro con representantes de medios informativos, la Secretaria General de Empleo, Maravillas Rojo, anunció que este Plan Extraordinario estará operativo en el mes de septiembre, destacando que los desempleados contarán con una atención personalizada para mejorar la calidad del empleo a través de la identificación del empleo existente y del emergente. Y puso un ejemplo muy descriptivo, el de aquellas personas que, por ejemplo, trabajan en el sector de la construcción, y en la medida que identifiquen materiales que se utilizarán en el futuro, y los sepan manipular, tendrán más posibilidades de conseguir un puesto de trabajo

PROTECCIÓN SOCIAL

El Ministro de Trabajo e Inmigración también puso de manifiesto que *tan importante como tener trabajo es recibir un salario digno*. En este sentido subrayó que el objetivo del Gobierno es continuar subiendo el Salario Mínimo Interprofesional (SMI), hasta situarse en 800 euros al final de esta legislatura. Es necesario tener en cuenta que el SMI es un referente muy importante de cara a las prestaciones por desempleo, el acceso a una vivienda de protección oficial o la obtención de una beca.

Sobre el acceso y permanencia de las mujeres a un puesto de trabajo aseguró que en los cuatro últimos años se han adoptado un gran número de medidas y ahora, junto con el Ministerio de Igualdad, propondrán a los interlocutores sociales el desarrollo de medidas reglamentarias y ejecutivas en materia laboral y social, derivadas de la Ley de Igualdad, así como el reconocimiento de nuevos derechos que favorezcan la conciliación de trabajo y familia, basados en la negociación colectiva. De esta manera el Gobierno va a seguir apoyando el empleo femenino con el objetivo de cumplir la tasa de ocupación prevista en la Estrategia de Lisboa del 60 por ciento.

También se refirió a la mejora del empleo de las personas con discapacidad a través del desarrollo de la Estrategia Global de Empleo para Personas con Discapacidad, consensuada con los agentes sociales a finales de la anterior legislatura.



Maravillas Rojo, secretaria general de Empleo, junto al nuevo director general del Servicio Público de Empleo Estatal, Javier Orduña.

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social sobrepasará este año los 56.000 millones de euros

Otro de los temas abordados por Celestino Corbacho fue el Estatuto para Trabajadores Autónomos, *una deuda histórica que afecta a más de tres millones de trabajadores que, por fin, ven regulada su actividad profesional y que en este periodo se llevará a cabo su desarrollo reglamentario que permitirá el despliegue completo de todas las medidas incorporadas*. Entre ellas cabe resaltar la constitución del Consejo de Trabajo Autónomo, el acceso a la jubilación anticipada, la prestación por cese de actividad, la determinación de cuáles son las actividades con mayor riesgo de siniestralidad a las que se extiende la cobertura obligatoria de accidentes de trabajo y la elaboración de un estudio para ampliar la posibilidad de recibir de una sola vez las prestaciones por desempleo.

Sobre la Economía Social, anunció a los diputados la presentación de una Ley General de Economía Social y la modificación de la normativa sobre cooperativas y sociedades laborales. Asimismo indicó que se llevará a cabo una gran apuesta por el fomento de la responsabilidad social empresarial que contribuirá a una mayor eficiencia y sostenibilidad del desarrollo económico. En las próximas semanas, anunció el ministro, se nombrarán a los vocales que componen el Consejo Estatal de Responsabilidad Social de las Empresas.

INMIGRACIÓN

El dinamismo de nuestra economía y el rápido crecimiento de las rentas per capita durante los últimos años se explican en buena medida por la



entrada de trabajadores extranjeros que, además, han supuesto un importante empuje demográfico, alcanzando cerca del 10 por ciento de la población. Después explicó la rapidez con que se ha llevado a cabo el fenómeno de la inmigración y las causas hay que buscarlas básicamente en el modelo de crecimiento intensivo en mano de obra del mercado de trabajo a partir del año 2000. La aprobación del Reglamento de la ley de Extranjería ha permitido canalizar los flujos migratorios en cooperación con los países de origen y, además, ha facilitado su integración garantizando el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones. Celestino Corbacho hizo énfasis en su postura manifestada reiteradamente desde que fue nombrado ministro: el objetivo es que todos los inmigrantes que entren en España lo hagan de forma legal y con contrato de trabajo.

A continuación describió las acciones que llevará a cabo el Gobierno, sobre el fenómeno de la inmigración, entre ellas: la búsqueda de un acuerdo con empresarios y sindicatos para cifrar la capacidad de acogida al mercado laboral; la contratación de origen; mejorar la actividad de inspección y control; la incentivación del retorno voluntario, la coordinación entre el Estado, las comunidades autónomas y los municipios en esta materia y la constitución de una Conferencia Sectorial, específica para la Inmigración.

Celestino Corbacho se mostró partidario de promover una política común entre los Estados miembros de la Unión Europea. Recientemente, durante su intervención en la VI Conferencia ministerial en el Mediterráneo Occidental, celebra-

El conjunto de medidas fiscales, financieras y laborales para impulsar la economía y el empleo suponen una inyección de 10.000 millones de euros en este año

Los inmigrantes que entren en España deben hacerlo de forma legal y con contrato de trabajo

da en Evora, en la que participaron representantes de Francia, Portugal, Italia, Malta, España, Marruecos, Argelia, Mauritania, Libia y Túnez, dijo que *en España estamos intentando desarrollar un ambicioso programa de retorno voluntario que permita a aquellos ciudadanos que lo deseen, bien porque han dejado atrás parte de su familia, o porque echan de menos sus raíces, o porque consideran que en sus países de origen pueden, en ese momento concreto, encontrar mejores expectativas de vida, contar con el apoyo del país de residencia, en este caso España, para llevar a cabo su proyecto vital. El carácter voluntario de la medida permitirá facilitar e incentivar el retorno, paliando la pérdida de recursos humanos cualificados y emprendedores, la fuga de cerebros y la sangría humana que para los países emisores supone en muchos casos la emigración.*

Asimismo se mostró partidario de reformar la Ley de Extranjería, antes que elaborar una nueva, para trasponer dos directivas comunitarias en esta materia, e incluir los términos de varias sentencias del Tribunal Constitucional. *Para ello esperamos alcanzar un consenso con todas las fuerzas políticas y agentes sociales.*

EMIGRACIÓN

Otro de los temas abordado por el ministro fue el fenómeno de la emigración y, en este sentido, recordó que hay más de millón y medio de españoles que residen en el exterior para quienes garantizó la igualdad de trato entre todos los españoles, residen dentro o fuera del país. Por ejemplo, continuarán mejorándose las pensiones no contributivas, garantizar el voto en las mismas condiciones que los residentes en el interior, facilitar el retorno y poner en marcha mecanismos ágiles de recurso al Defensor del Pueblo y apoyar la creación de la Oficina de Defensa del Español en el Exterior dentro de los servicios del Defensor.

PRESIDENCIA EUROPEA

Por último, Celestino Corbacho, se refirió a la Presidencia Española de la Unión Europea, que se producirá en este periodo legislativo. *Será la ocasión –subrayó– de poner todos nuestros esfuerzos por cumplir con los deseos de los españoles, que quieren más Europa, más Europa de los ciudadanos y más Europa Social.* El Gobierno ya ha creado una estructura específica para este fin, la Secretaría General de la Presidencia, con sede en Moncloa. El ministerio de Trabajo e Inmigración participará activamente en la organización y gestión de este periodo de legislatura en el ámbito de su competencia. De cara a esta presidencia, estarán en la mente de todos, temas como más empleos y de mejor calidad, el diálogo social como esencia del propio modelo social europeo y la mayor implicación de la UE en todo lo relativo al fenómeno migratorio. ■



Reunión de Zapatero en Moncloa con patronal y sindicatos

CONSENSO y AUSTERIDAD

El presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, se comprometió a “coordinar e impulsar” la agenda que se aprobará antes del 31 de julio para dar “la máxima fuerza y representación a todas las tareas que nos hemos puesto por delante, en el marco del diálogo social”. Este documento de consenso incluirá la agenda y objetivos a tratar en las futuras mesas de diálogo.

En la reunión, celebrada en el Palacio de la Moncloa, el presidente del Ejecutivo estuvo acompañado por el vicepresidente económico, Pedro Solbes, y por los ministros de Trabajo e Inmigración, Industria e Igualdad, Celestino Corbacho, Miguel Sebastián y Bibiana Aído, respectivamente. Zapatero explicó a los máximos dirigentes de las organizaciones empresariales y sindicales, que el titular de Economía les trasladará cuanto antes los márgenes presupuestarios disponibles para el próximo año, desde el principio de “austeridad” que el Gobierno piensa aplicar en las cuentas públicas de 2009.

Rodríguez Zapatero en la reunión con los máximos responsables de las organizaciones sindicales y empresariales, y a la que también asistieron el vicepresidente económico y los ministros de Trabajo e Inmigración, Industria e Igualdad.





El presidente del Gobierno, junto al vicepresidente económico y los ministros de Industria, Trabajo e Inmigración e Igualdad, y los presidentes de CEOE y CEPYME y los secretarios generales de UGT y CC.OO.

**“No se aprobará ninguna medida que afecte al ámbito laboral sin el consenso de los agentes sociales”
(Rodríguez Zapatero)**

El presidente del Gobierno afirmó que “tiene la firme voluntad” de construir un diálogo social “reforzado”



Tras la entrevista, que se prolongó durante tres horas, con los secretarios generales de CC.OO. y UGT, José María Fidalgo y Cándido Méndez, y los presidentes de CEOE y CEPYME, Gerardo Díaz Ferrán y Jesús Bárcenas, el presidente del Gobierno dijo que esta gran reunión que mantiene con sindicatos y empresarios, el diálogo social de esta legislatura “no empieza de cero” porque el trabajo conjunto de los últimos cuatro años ha sido extraordinariamente positivo y ha contribuido al crecimiento económico y del empleo, al desarrollo de las prestaciones sociales y de la Seguridad Social así como avances en igualdad y dependencia, entre otras materias. También indicó que si algo puede dar confianza a la economía, a las empresas y a los trabajadores es la “responsabilidad ejemplar” que han adquirido los interlocutores sociales y el Gobierno. En este sentido aseguró que “vamos a superar las dificultades económicas, que las tenemos, y recuperar una senda de desarrollo, de crecimiento y de bienestar.

Por otra parte subrayó que el Gobierno no presentará ninguna iniciativa sin el acuerdo con los interlocutores y, además, en los Presupuestos del Estado se aplicará una política económica austera.

SISTEMA DE PENSIONES

En un encuentro informativo con representantes de los medios de comunicación y preguntado por las recomendaciones del Banco de España de acometer una reforma del sistema de pensiones, Rodríguez Zapatero transmitió un mensaje de tranquilidad, al afirmar que la Seguridad Social goza de buena salud, con un Fondo de Reserva que ya alcanza los 56.000 millones de euros y una solidez que permitirá seguir incrementado la cuantía de las pensiones mínimas. De todas las maneras recordó que en la legislatura anterior ya se hizo una reforma de las pensiones, en vigor desde este año, y que el Pacto de Toledo se reunirá en el próximo mes de septiembre para realizar una nueva valoración del sistema.

VALORACIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES

El secretario general de CC.OO., José María Fidalgo, indicó que en esta nueva etapa el escenario económico y social actual no tiene nada que ver con el de hace cuatro años, pero no serán los trabajadores quienes paguen la situación económica y que los sindicatos intentarán, por todos los medios, que los sacrificios se repartan de manera equitativa y justa.

Cándido Méndez, secretario general de UGT destacó que la decisión del presidente de coordinar esta etapa, ratifica la importancia del diálogo social y agranda su valor en esta situación de dificultad económica que es creciente y no se puede minusvalorar aunque tampoco podemos “exagerarla”

El presidente de CEOE, Gerardo Díaz Ferrán afirmó que el diálogo social es imprescindible en estos momentos complicados, que exigen un mayor esfuerzo para que España recupere los niveles de crecimiento económico anteriores a la situación actual.

Por último, Jesús Bárcenas, presidente de CEPYME subrayó que hay que mirar al futuro para que el bache pase lo antes posible y que cuando repunte la economía “nos haga salir con más fuerza”. ■



Celestino Corbacho saluda al capitán del Esperanza del Mar en presencia de la directora general del ISM.



El ministro de Trabajo e Inmigración visitando el hospital de

El ministro de Trabajo visita el ESPERANZA DEL MAR

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, visitó en el transcurso de su viaje a las Islas Canarias los pasados 3 y 4 de junio, el buque-hospital del ISM Esperanza del Mar. Durante su visita estuvo acompañado por la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo, y por el capitán del barco, Roberto González, quienes, además de enseñarle las instalaciones, le explicaron la labor humanitaria que realiza el barco, tanto para los pescadores españoles como para los inmigrantes que se acercan en cayuco a las costas de nuestro país.

Como punto y final a su viaje a las Islas Canarias durante los pasados 3 y 4 de junio, el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, visitó el buque-hospital *Esperanza del Mar* que el Instituto Social de la Marina tiene con base en Las Palmas. La visita del titular de la cartera de Trabajo al barco viene siendo una tradición cuando éstos se han trasladado en alguna ocasión al archipiélago canario, ya que es una oportunidad única para conocer de cerca la labor humanitaria que el buque-hospital presta a los pescadores españoles en los caladeros de Mauritania y Senegal. La directora general del ISM y el capitán de la nave acompañaron al ministro en su recorrido por las instalaciones del buque.

Precisamente fue el capitán, Roberto González, quien trasladó al ministro de Trabajo e Inmigración el efecto que la inmigración ilegal ha tenido en un barco que, en principio, se ideó para asistir médicamente a los pescadores mientras faenan lejos de casa. La embarcación cuenta con 17 camas hospitalarias, quirófanos y el

Celestino Corbacho recorrió el barco en compañía del capitán y la directora general del ISM

equipo médico necesario para atender cualquier emergencia que se produzca en el mar. Sin embargo, en los últimos años, los tripulantes del *Esperanza del Mar* también se han visto obligados a asistir inmigrantes subsaharianos que se acercan a las costas canarias en cayucos y pateras.

Con motivo de la visita al buque en Las Palmas, la Cruz Roja fijó en la misma Base Naval un dispositivo de emergencia como el que montan para atender a inmigrantes a pie de playa. Se trataba de un hospital de campaña con capacidad para 400 personas parecido al que establecen para atender a los inmigrantes cuando llegan. El titular de Trabajo, Celestino Corbacho, aprovechó la ocasión para agradecer a la organización y a los 4.000 voluntarios que tiene repartidos en Canarias, la ayuda que prestan a es-



El ministro de Trabajo y la directora general del ISM posan junto a la tripulación del Esperanza del Mar



de campaña que instaló la Cruz Roja en Las Palmas.



El capitán del buque-hospital, Roberto González, guió la visita del ministro de Trabajo.

tas personas que llegan a nuestro país en busca de un futuro mejor y que en muchas ocasiones necesitan atención médica inmediata.

EMPLEO E INMIGRACIÓN

Celestino Corbacho se trasladó a Canarias para tratar con el Presidente de la Comunidad Autónoma, Paulino Rivero, los consejeros de Empleo y Bienestar Social, Jorge Rodríguez e Inés Rojas, y con el presidente del Cabildo Insular, José Miguel Pérez, los temas que más preocupan en las islas: la inmigración y el empleo, ya que los últimos datos de paro arrojados por el Instituto Nacional de Empleo colocan a esta Comunidad Autónoma como una en la que más ha aumentado el desempleo.

El ministro de Trabajo respaldó las tesis del Gobierno regional en la pretensión de primar a los residentes canarios en los planes de empleo que se elaboren. Según el ministro, *parece razonable que si hay más desempleo en Canarias, se priorice la contratación de canarios, porque lo contrario sería aumentar la tasa de desempleo, lo que sería un error.*

Corbacho enmarcó sus declaraciones en el

análisis de la inmigración como fuente generadora de riqueza pero teniendo en cuenta que todos los inmigrantes deberán tener un contrato de trabajo en España porque, si no lo tienen, su destino final será su país de origen.

El ministro de Trabajo e Inmigración recordó que este verano el Gobierno español presentará un programa de retorno para los inmigrantes que estén ahora parados y que quieran regresar a sus países. ■

ANA DÍAZ

FOTOS: GERARDO DÍAZ

ESPERANZA DEL MAR 1982 - 2008

El buque hospital Esperanza del Mar, perteneciente al Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo e Inmigración, ha cumplido 26 años al servicio de los pescadores españoles, a los que ha proporcionado asistencia sanitaria, logística y técnica mientras faenaban a muchas millas de distancia de tierra en aguas del caladero sahariano y ha auxiliado a miles de naufragos.

El total de 1.246.369 horas de navegación realizadas por el Esperanza del Mar desde abril de 1982 hasta abril de 2008 equivalen a una travesía ininterrumpida de más de 20 años, de los que 15 corresponden al primer buque bautizado con este nombre y el resto al que le sucedió, prestando el servicio desde 2001 a la actualidad.

El barco ha ofrecido asistencia sanitaria a 28.110 pescadores en las 70.737 intervenciones de tipo sanitario que ha realizado durante sus 26 años de singladura. Ade-

más, ha efectuado 8.411 operaciones de apoyo logístico a 3.377 buques y ha rescatado a 1.473 naufragos de buques, en su mayoría pescadores, entre los que se cuentan también 493 inmigrantes que intentaban llegar en cayuco hasta las costas españolas de Canarias.

A lo largo de estos años, ha tenido que enfrentarse a importantes emergencias humanitarias en situaciones, a veces, muy complicadas. Nombres de pesqueros como el Peixe do mar y el Junquito o la patrullera Tagomago, recuerdan ametrallamientos con muertos y heridos, a los que el Esperanza del Mar tuvo que auxiliar. La lista se engrosa con barcos desaparecidos como el Montrove, en cuya infructuosa búsqueda también participó el buque. Naufragos de pesqueros y de cayucos en los que la intervención del buque ha sido decisiva para evitar un mayor número de pérdidas de vidas humanas.





El “Juan de la Cosa” al servicio de 485 PESQUEROS

El barco de asistencia sanitaria y apoyo logístico Juan de la Cosa, perteneciente al Instituto Social de la Marina, asiste una vez más a los pesqueros que participan este año en la Costera del Bonito. La campaña acaba de comenzar y se extenderá hasta finales de octubre o principios de noviembre. La Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino ha autorizado en esta ocasión a 485 barcos del Cantábrico-Noroeste a participar en la misma. Serán en total 122 pesqueros gallegos, 141 vascos, 123 cántabros y 99 asturianos. Tres barcos de la Secretaría General del Mar y otros aportados por las Comunidades Autónomas acompañarán a los pescadores estos meses junto al buque-hospital del ISM.

Desde hace dos años, el *Juan de la Cosa* participa en la costera de la anchoa, el bonito y el pez espada asistiendo a los pesqueros que participan en estas campañas. Se trata del segundo buque-hospital del Instituto Social de la Marina, el otro es el *Esperanza del Mar* que atiende a los pescadores que faenan en el banco subsahariano.

El 25 de junio del 2006, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) entregó al ISM este barco de 75 metros de eslora, cuya construcción se realizó en los astilleros del grupo Izar en Gijón con un coste cercano a los 17 millones de euros. El barco, con base en Santander, responde a las demandas del sector que precisaban disponer de un buque así para asistirlos sanitaria y logísticamente durante los meses en los que se extiende la campaña del bonito.

Anteriormente, el Instituto Social de la Marina ofrecía estos servicios asistenciales por medio

de barcos alquilados. Por tanto, el *Juan de la Cosa* ha venido a satisfacer las demandas exigidas por los trabajadores del Cantábrico norte. En la campaña del año pasado cerca de 60 pescadores fueron atendidos por el personal sanitario del buque; se realizaron más de 120 consultas médicas y no hubo incidentes importantes.

El pasado 4 de junio se reunieron en la Subdirección General de Inspección Pesquera de la Secretaría General del Mar, perteneciente al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, todas las Administraciones que participan en la Costera en labores de inspección, vigilancia o apoyo a la flota pesquera, con el objeto de coordinar sus trabajos de manera eficaz.

Además del *Juan de la Cosa*, los pescadores españoles estarán atendidos por los medios que pone la Secretaría General de Mar en virtud de los Acuerdos firmados con la Armada y que prevén la presencia de al menos un patrullero en el mar, desde el 1 de junio al 17 de septiembre.





Aparte de los barcos fletados por las Comunidades Autónomas de Galicia y el País Vasco.

Como novedad para este año está previsto el desplazamiento a la campaña del atún rojo en el Cantábrico, el *Tarifa*, que estará en la zona entre el 8 y el 18 de julio en virtud del plan de recuperación de esta pesquería que se desarrollará muy cerca de la costa y con presencia de inspectores españoles y franceses.

MÁS MEDIOS DE APOYO

Los patrulleros que darán apoyo a nuestra flota son los siguientes que se turnarán según el siguiente calendario:

- Patrullero **Chilreu** – del 1 al 30 de junio y con puerto de salida y fin de campaña en Ferrol llevará un médico a bordo e inspector de pesca cuyo reemplazo será en Azores. **Teléfono de contacto 00871 322 457 910.**

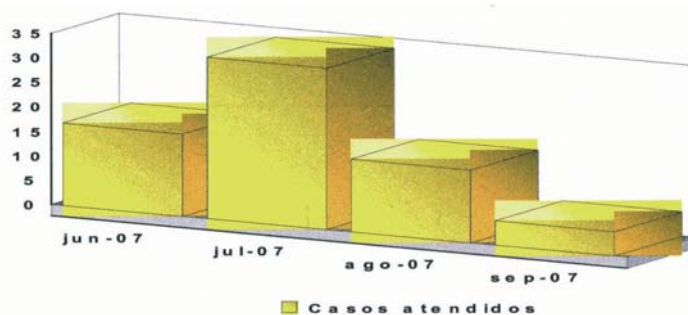
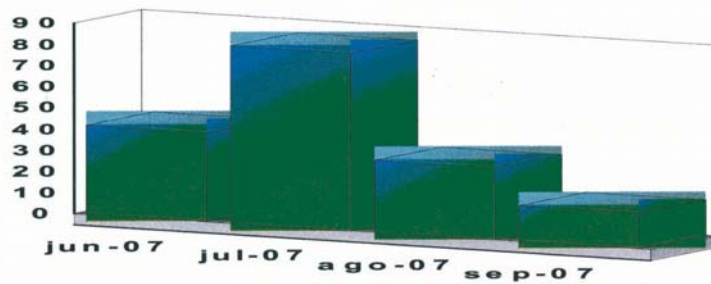
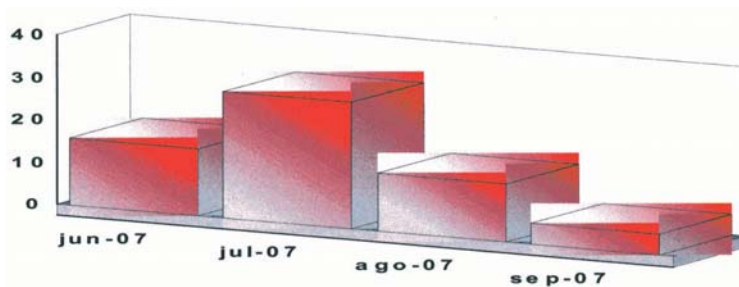
- Patrullero **Tarifa** – participará del 30 de junio al 4 de agosto, con puerto de salida y llegada en Cartagena- que contará con inspector de pesca que será reemplazado en La Rochelle y se dedicará del 8 al 18 de julio, tal como hemos señalado, a la campaña del atún rojo en el Cantábrico. Contará con ATS/DUE y cuenta con la posibilidad de realizar consultas telemedicina. **Teléfono 00871 322 419 510.**

- Patrullero **Alborán** – que participa en la Costera del 1 al 29 de agosto y con base en Cartagena – también tendrá inspector a bordo que será reemplazado en Cork y como el *Tarifa* también tendrá un ATS /DUE a bordo. **Teléfono 00971 764 560 858.**

S.O.S. AL JUAN DE LA COSA

Distintivo de llamada: ECJE
Frecuencia Radio: 6224 Khz
Frecuencia Espaderos: 12356 Khz
Canal Emergencia 16 VHF/ 2182 Khz HF
Satélite Inmarsat 00870 764 618 162
Fax 00870 764 618 167

ACTIVIDAD SANITARIA CAMPAÑA 2007



La Secretaría General del Mar ha autorizado a 485 barcos a participar en la Costera del Bonito de este año

- Finalmente el patrullero **Arnomendi** – que estará en la costera del 26 d agosto al 17 de septiembre, con parada en Lisboa, y salida y llegada al puerto de Las Palmas- contará también con un inspector. **Teléfono 00870 764 560 880.**

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

La Comunidad Autónoma del País Vasco fletará a su vez un buque que entrará en campaña desde primeros de julio hasta finales de agosto. Cada 15 días entrará en Bilbao y probablemente contará con la presencia d un ATS /DUE a bordo.

Por su parte la Comunidad Autónoma de Galicia pondrá a disposición de los pescadores dos barcos de apoyo que, con toda probabilidad serán los mismos que en la campaña del 2007: *Ermans García Nodal* (buque polivalente) y *Sebastián O'Campo* (remolcador) que llevarán ATS/DUE y buzos.

Además, la Comunidad gallega cuenta con dos helicópteros, con base en Vigo y Celeiro, que podrán intervenir en operaciones hasta 180 millas de la costa. ■

ANA DÍAZ



LA AGENCIA DE PESCA inicia su andadura

La Comisión de la Unión Europea presentó el pasado mes en Madrid la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca. En el acto estuvieron presentes el director de la Representación de España ante la Comisión Europea, José Luis González Vallvé junto al director de la Agencia el economista holandés Harm Koster.

La Agencia inició su actividad de forma provisional en 2007 en Bruselas y tendrá su sede en Vigo reconociendo de esta manera la importancia de la zona en el sector de la pesca. Su constitución forma parte de los compromisos adoptados en 2002 con motivo de la reforma de la Política Pesquera Común de cara a instalar en el sector una cultura sobre la necesidad del cumplimiento de toda la normativa en el sector de la pesca. Estos objetivos afectarán, tanto a la política pesquera en el seno comunitario, como a las actividades de las flotas fuera de esas aguas.

La Agencia se ha constituido como un organismo ejecutivo independiente para desarrollar su actividad en coordinación con la propia Comisión Europea, con los países miembros, con los consejos asesores regionales e igualmente, si fuera necesario, con las Organizaciones Regionales de Pesca.

De acuerdo con la reglamentación comunitaria, los países miembros mantienen la responsabilidad plena para hacer cumplir las leyes derivadas de la política Pesquera Común. Es fundamental que todos los países tengan unos mismos criterios a la hora de aplicar las disposiciones comunitarias. En este sentido, la Agencia aporta un valor añadido de cara a asegurar el cumplimiento uniforme y de una forma coherente de las directrices comunitarias.

Los objetivos de la Agencia, se podrían resumir en las siguientes áreas de trabajo:

- La coordinación de las actividades de control e inspección de los países miembros en lo que afecta a la Política Pesquera Común.
- La organización y el despliegue de los recursos nacionales para el control e inspección de las flotas.



Fue presentada en Madrid y tendrá su sede en Vigo. De forma provisional funciona en Bruselas desde 2007

- El apoyo a los países miembros para el intercambio de información frente a la Comisión y países terceros.
- Apoyo a cada país para el mejor cumplimiento de sus obligaciones para aplicar la política de pesca de una forma uniforme y efectiva.
- Contribuir a la investigación y el desarrollo de nuevas técnicas de control e inspección así como para la formación de inspectores.
- Finalmente, la coordinación de las operaciones para combatir la pesca ilegal no declarada ni reglamentada.



Fernando Curcio, José Luis González Vallvé y Harm Koster.

PLAN PARA 2008

En el marco de esta filosofía de acción, el plan de trabajo para 2008 contempla tres objetivos prioritarios: la recuperación de los recursos sobreexplotados, la lucha contra las actividades pesqueras ilegales, no declaradas ni reglamentadas y la reducción de los descartes.

En la política de recuperación de recursos, las principales actuaciones se van a centrar en la población sobreexplotada de bacalao en el Mar del Norte, un plan multi-anual en el Mar Báltico, un plan multi-anual para la recuperación del atún rojo en el Atlántico este y en el Mar Mediterráneo, medidas para combatir la pesca ilegal no declarada ni reglamentada y el apoyo a diferentes proyectos piloto par lograr una reducción de los descartes que en la actualidad se estima suponen un 20% de todas las capturas.

Los planes de despliegue conjunto que se elaboren se hartan en función de los *stocks* de bacalao en el Mar del Norte, los *stocks* de bacalao en el Mar Báltico, los *stocks* de atún rojo en el Atlántico Este y en e Mediterráneo y los *stocks* regulados en el marco de NAFO.

En el caso de los trabajos para combatir la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, desde la Agencia se pretende poner en marcha una red de corresponsales, tanto en los países

En 2008 los objetivos prioritarios serán la recuperación de los recursos sobreexplotados, la lucha contra la pesca ilegal y evitar los descartes

miembros, como en el seno de las Organizaciones regionales de pesca para hacer un seguimiento y validación de los barcos desde donde proceden las importaciones de los productos de la pesca.

Como una actividad complementaria la Agencia tiene previsto el desarrollo de seminarios de formación y talleres para los responsables de pesca de los países miembros.

En el caso concreto del caladero de aguas de NAFO donde tiene una importante presencia la flota comunitaria, la Agencia contempla, entre otras actividades, mantener los actuales niveles de presencia para desarrollar las tareas de inspección y control. Tiene previsto adoptar y aplicar el primer plan de despliegue conjunto, tanto en las actividades de captura como en los desembarques. Quiere implementar el fletamento del barco comunitario "Jean Charcot" y promover finalmente un standard de control e inspección uniforme y efectivo, aportando información a las autoridades de los países miembros cuyos barcos operan en la zona.

A nivel interno, la Agencia quiere invertir para disponer de los mecanismos más completos en relación con los sistemas de vigilancia y control de las flotas de pesca. ■

V. M.



La UE debate cómo gestionar la pesca en aguas profundas

EL **ARRASTRE DE FONDO** amenaza el equilibrio marino

La Comisión Europea ha emprendido una serie de actuaciones para extremar la lucha contra las malas prácticas pesqueras. Una de estas actividades es la "pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)", a la que ya nos referimos en el número 470 de MAR. La otra, que puede resultar igualmente devastadora y a la que la CE está dedicando un importante esfuerzo para su regulación, es la de arrastre de fondo. Siguiendo las recomendaciones de la Asamblea General de Naciones Unidas para una pesca sostenible, la Comisión estudia una serie de iniciativas para aminorar el impacto de esta actividad.



Imagen distribuida por el Ministerio de Pesca de Nueva Zelanda y cedida a MAR por Greenpeace en la que puede observarse, entre las redes, un magnífico ejemplar de coral rojo arrancado por el arrastre de profundidad.

Según la CE, las declaraciones de intenciones no detendrán la destrucción de unos ecosistemas marinos de aguas profundas que se caracterizan por su fragilidad e inestimable valor

Redes que llegan hasta los dos kilómetros de profundidad y capturan especies que han sido conocidas por los científicos en épocas recientes. Por lo prácticamente desconocido que resulta este hábitat para los científicos, poco se sabe de estas especies y de la incidencia que tienen estas capturas en el equilibrio marino, así como el impacto sobre su ecosistema. Los biólogos estiman que en las profundidades de los océanos viven entre 500.000 y cinco millones de especies marinas que no han sido descubiertas todavía.

Hasta hace unos cuarenta años las grandes profundidades no sufrían la agresión de los arrastreros, ya que la falta de una tecnología adecuada, unido a la abundancia de las pobla-

ciones de peces en aguas menos profundas, disminuían el interés por esta pesquería. Sin embargo, a partir de la década de los años 70 comenzó el incremento de esta actividad en las ZEE y en alta mar.

Hace tiempo que científicos y ecologistas avisaron de los peligros de estas pesquerías insuficientemente reguladas, en el mejor de los casos, sobre todo en alta mar. Sin embargo, los fuertes intereses económicos que se mueven tras esta potente industria pesquera que captura a grandes profundidades ha hecho inviable, hasta el momento, cualquier intento de los propuestos en Naciones Unidas para el establecimiento de una moratoria solicitada por científicos y ecologistas que diera tiempo, al menos, para analizar el impacto de estas pesquerías.

Desde el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) se solicitó la paralización de estas pesquerías de arrastre de profundidad o de su drástica reducción, sin que tampoco tuviera excesivo éxito tal petición. Naciones Unidas, como se ha señalado anteriormente, también se pronunció sobre la necesidad de proteger estos espacios marinos, demanda que fue apoyada por la Asamblea General de este organismo en 2002 y 2003.

Los científicos insisten en que las especies que viven a grandes profundidades tienen un ritmo de crecimiento más lento que el resto de las especies, un largo periodo de gestación y una tardía maduración, por lo que sus poblaciones son rápidamente sobre-explotadas y agotadas. La organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), pone el ejemplo del reloj anaranjado, cuyas primeras capturas se produjeron a finales de 1970. En la década de los 90 se registraron las mayores



capturas y, desde entonces, las poblaciones de esta especie han sufrido una fuerte disminución en todas las zonas.

Respecto a los fondos marinos, señalar que constituyen un ecosistema sumamente frágil –donde habitan especies vulnerables, como los delicados corales y esponjas de agua fría– que es arado, literalmente, por enormes arrastreros, arrasando todo lo que encuentran a su paso. Del impacto y de las consecuencias de todo ello apenas hay datos científicos.

Fuertes intereses económicos impidieron que se adoptaran medidas para proteger este ecosistema, el último quizás que se mantenía virgen y que puede que esté siendo alterado de forma irreversible. Y eso que sólo once países poseen la tecnología necesaria para llevar a cabo estas pesquerías: España, Rusia, Nueva Zelanda, Portugal, Noruega, Estonia, Dinamarca, Japón, Lituania, Islandia y Letonia.

De los tres millones de barcos que hay en el mundo, apenas unos doscientos se dedican a este tipo de pesca.

LA UE TOMA MEDIDAS

A pesar de que los intentos suscitados hasta 2004 para frenar estas actuaciones a través de una moratoria (ver MAR 434, enero 2005) fueron rechazados por la UE, sí que siguió una política diametralmente opuesta en sus aguas, protegiendo los arrecifes de coral situados en torno a las islas Azores, Madeira y Canarias, “por el peligro de que la pesca de arrastre produzca da-

Entre las propuestas consideradas como importantes e innovadoras destaca la evaluación del impacto ambiental como condición para la autorización de actividades de pesca, que constituye el eje fundamental de las recomendaciones de la Asamblea General

ños de muy difícil reparación”. El Mediterráneo ya está a salvo de pesquerías a más de mil metros de profundidad.

A finales de 2005, el ICES solicitó la paralización de muchas de las pesquerías de arrastre de profundidad, al tiempo que insistía en denunciar la falta de datos fiables sobre las capturas de estas especies. Unas capturas que, entre 1950 y 1977, suponían menos del 1% de media de todas las capturas marinas. Entre 1995 y 2005, ese porcentaje aumentó hasta casi el 3% de media y, en 2005, era ya del 4% (unos 3,3 millones de toneladas). Como destaca la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), “esta cifra relativamente pequeña esconde el hecho de que el total de capturas en aguas profundas aumentó casi un 75%, y que en muchos casos la pesca de poblaciones de peces sensibles en estas aguas no ha sido sostenible”.

Ante esta situación, Naciones Unidas adopta una Resolución en la que se exhorta, a las Organizaciones Regionales de Pesca y a los Estados, a que apliquen medidas de gestión para las pesquerías de fondo en alta mar antes del 31 de diciembre de 2008. Las recomendaciones lograron un importante consenso internacional, en esta ocasión, a pesar de las siempre difíciles negociaciones. Sin embargo, algunas medidas, como la propuesta por la UE para que la actividad de estas flotas no se extendiera a otras áreas de fondos marinos sin explotar aún, no han sido tenidas en cuenta. Aunque sí prospe-



raron otras consideradas como importantes e innovadoras, como es el caso de la evaluación del impacto ambiental como condición para la autorización de actividades de pesca a nivel individual, y que constituye el eje fundamental de las recomendaciones formuladas por la Asamblea General.

La UE, en esta ocasión, se ha decantado claramente por la protección de los fondos marinos en alta mar, un paso fundamental para que prosperen estas medidas dado que su flota faena por todos los rincones del mundo. Siguiendo las recomendaciones de la Asamblea General de Naciones Unidas para una pesca sostenible, la Comisión Europea ha propuesto una serie de medidas de gestión en el ámbito de las Naciones Unidas, las organizaciones regionales de ordenación pesquera y todos los convenios internacionales en la materia.

Para las zonas no reguladas, la Comisión propone el establecimiento de un sistema de autorización previa y, con respecto a su flota, que los buques europeos no pesquen a más de mil metros de profundidad. Aunque esta medida, así como la presencia permanente a bordo de observadores, no figuran entre las recomendaciones de Naciones Unidas, la Comisión Europea sí estima que son necesarias para garantizar que las medidas comunitarias en este ámbito sean eficaces. Para ello, y antes de que termine el presente año, la Comisión presentará una propuesta de reglamento del Consejo por el que se apliquen las recomendaciones de la



Asamblea General con respecto a los buques comunitarios que faenan en alta mar en zonas no reguladas por una Organización Regional de Pesca.

El pasado mes de febrero, la UE y 53 países se reunieron, por iniciativa de la FAO, para debatir cómo proteger mejor los ecosistemas sensibles en alta mar fuera de las jurisdicciones nacionales y las especies de aguas profundas. Gestionar esas aguas requiere soluciones multilaterales, y a ello se dedican ahora a través de estas reuniones, una actuación con la que *estamos intentando ayudar a los países a trabajar individual y colectivamente para asegurar la sostenibilidad en aguas profundas, prevenir los*



efectos adversos en los ecosistemas vulnerables y proteger la biodiversidad marina, aseguró Jean-François Pulvenis, responsable de la Dirección de Políticas y Planificación Pesqueras de la FAO. La siguiente ronda de negociaciones está previsto que tenga lugar en el mes de agosto.

MEDIDAS A DEBATE

Además de la ya señalada de “evaluación previa de los efectos de la pesca”, lo que supondrá que los operadores del sector pesquero deberán presentar planes de pesca donde se indique con cierta precisión las zonas donde tienen previsto faenar (los Estados del pabellón, a partir de la información científica y de los datos de que dispongan, evaluarán los posibles riesgos), la Asamblea General de Naciones Unidas propone, entre otras, medidas tales como “la identificación de los ecosistemas vulnerables”. Para ello, se deberá perfeccionar el conocimiento que se tiene de ellos, con especial atención a la localización de corales de aguas profundas. En este sentido, las nuevas pesquerías y las pesquerías exploratorias deberán regularse con el fin de que adopten programas

Un grupo de países en desarrollo, en el que están representadas más de 70 naciones, reivindica que las aguas profundas de los océanos sean declaradas Patrimonio de la Humanidad

de investigación y de recopilación de datos para contribuir a las tareas de identificación.

Otra de las medidas es el “cierre de las zonas vulnerables a la pesca de fondo”. Estos cierres podrán estar decretados y aplicados como resultado de una decisión colectiva de los Estados en el contexto de una ORP. Cuando se trate de una zona fuera de las jurisdicciones nacionales que en la actualidad no esté regulada por una ORP, y no exista una autoridad internacional colectiva que pueda decretar el cierre, “es responsabilidad de cada Estado adoptar restricciones espaciales con respecto a los buques que enarbolan su pabellón”. La FAO será la encargada de garantizar la transparencia de tales medidas adoptadas por los Estados del pabellón.

Por parte de la Comisión se valora que los dos próximos años pondrán a prueba la voluntad y la capacidad de los Estados, ya que en 2009 se analizará la respuesta que han dado al llamamiento de Naciones Unidas hecho en la Resolución 61/105. La evaluación de los resultados de estas medidas que efectúe la Comisión durante ese año serán presentados al Consejo, al Parlamento Europeo, a los grupos

interesados y a la sociedad civil, tal y como especifica la propia Comisión.

A comienzos del próximo año, la Unión Europea tiene previsto presentar al Secretario General de Naciones Unidas un informe en el que expondrá su posición acerca de los avances en la lucha contra las prácticas pesqueras destructivas, al tiempo que presentará propuestas para que estos avances continúen.

Como una muestra más del auténtico propósito de la Comisión, ésta precisa que “las declaraciones de intenciones no detendrán la destrucción de unos ecosistemas marinos de aguas profundas que se caracterizan por su fragilidad e inestimable valor”. Durante 2009, “la UE tendrá la oportunidad, y la obligación, de demostrar a la comunidad internacional que es capaz de cumplir sus compromisos y que puede ejercer un verdadero liderazgo para poner fin a las prácticas pesqueras destructivas. Sólo a través de una acción concreta, tanto en nuestras aguas como en alta mar, conseguiremos lograrlo”.

Toda una declaración de principios en su lucha abierta, y parece ser que decidida, en contra de las malas prácticas pesqueras, como el arrastre de fondo o la pesca ilegal (del que ya hablamos en el número anterior de MAR), y cuyas iniciativas emprendidas por la Comisión se incluyen en la nueva estrategia de la Unión Europea para una política marítima integrada. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE



Patrimonio de la Humanidad

Un grupo de países en desarrollo, en el que están representadas más de 70 naciones, reivindica que las aguas profundas de los océanos sean declaradas Patrimonio de la Humanidad, para que de esta manera cese el monopolio de la explotación de sus recursos por un grupo de países desarrollados.

Al hilo de esta reivindicación, Carlos Duarte, investigador del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), destacó la falta de “equidad” en la explotación de los recursos de los océanos. Para este científico, “los recursos del océano profundo, fuera de las aguas de los países, deberían considerarse Patrimonio de la Humanidad para el disfrute de todos”. Unos recursos que, a su juicio, impulsarán la tecnología biológica durante el siglo XXI.

Sobre el manifiesto de este grupo de países también se ha pronunciado el investigador del CSIC Enric Sala, que afirma estar totalmente de acuerdo con esta demanda. “En principio –señaló en unas declaraciones al diario Público–, el objetivo debería ser que cada país cuidara sus aguas nacionales, pero lo que ha ocurrido es que la Ley del Mar (en aguas internacionales), de facto, dio el derecho a que cada país explotara sus aguas nacionales. Cuando se agotan las aguas nacionales, las flotas industriales de los países desarrollados viajan a otros países. Lo que sucede en el oeste de África es un ejemplo de neocolonialismo alucinante”.

Carlos Duarte recuerda que la “inexistencia de un marco regulador adecuado sobre explotación de las aguas

internacionales lleva a que muchos países les esté vedada la participación en esas exploraciones”. Y es que la tecnología que requiere la explotación de los fondos oceánicos es “casi tan sofisticada como la espacial”. Dentro de la búsqueda de soluciones a este desequilibrio a la hora de explotar los fondos marinos, el científico destaca los esfuerzos realizados por el grupo de trabajo de Naciones Unidas, como se señalaba anteriormente, para hallar una solución consensuada con el fin de que “no sean sólo los países más avanzados los que tengan acceso”. Mientras este grupo pedía la declaración de las aguas profundas como Patrimonio de la Humanidad, el otro, representado por Canadá y Australia, defendía el monopolio de la explotación oceánica. ■ R.G.


Plan de recuperación en el Atlántico Oriental
y Mediterráneo de la UE

ATÚN ROJO

Problemas y posibles soluciones

Todos los años, al llegar la primavera, se produce la migración de los atunes rojos desde el océano Atlántico al mar Mediterráneo con fines reproductivos. Se concentran formando grandes bancos cerca de la superficie en zonas próximas a Baleares, y es en este momento cuando son más vulnerables. El Parlamento balear acordó una resolución sobre una propuesta no de ley para que se adopten medidas de protección del atún rojo cuando se encuentra en la zona de las Islas (ver MAR número 470, abril 2008). En el pasado número de MAR se informaba del Simposio sobre las fluctuaciones de los stock de atún rojo, en el que expertos de todo el mundo analizaron los errores cometidos en el pasado para evitar que se repitan, al tiempo que volvían a dar la voz de alarma sobre el estado actual. Sobre esta situación del atún rojo en el Mediterráneo y el Plan de recuperación previsto por la UE trata el siguiente trabajo realizado por el biólogo marino José Manuel Martín de la Sierra Hernández.

*Instalación de granjas de engorde
frente a la costa española.*



En los últimos años se ha producido un rápido y desmesurado aumento del esfuerzo pesquero como consecuencia de la incorporación de cerqueros atuneros modernos y, sobre todo, del inicio y posterior proliferación de granjas de engorde

El atún rojo (*Thunnus thynnus*) puede llegar a vivir hasta 15 años y superar los 600 kilogramos. Durante los primeros años de vida, esta especie tiene una alta tasa de crecimiento, pudiendo alcanzar los 55 centímetros de longitud, el primer año, y los 75 centímetros, el segundo. La madurez sexual la alcanzan entre los 3 ó 4 años, cuando el atún llega al metro de longitud y unos 35 kilogramos, considerándose, desde el punto de vista biológico, ejemplares inmaduros por debajo de estas cifras.

Debido a la situación actual de sobrepesca, el peso medio de los ejemplares capturados es cada año menor, siendo hoy en día muy raro observar ejemplares de gran tamaño como los de antaño. Esta reducción de peso en los individuos de la población puede traer consecuencias desastrosas para la recuperación de la especie, ya que de forma general, la fecundidad en los peces aumenta con la edad y tamaño, pasando de 5 millones a 40 millones de huevos. En conclusión, cuanto más pequeños sean los ejemplares, menos aportarán a la regeneración de la población. Todos estos factores se deberían tener en cuenta a la hora de realizar una gestión eficaz del recurso.

Tradicionalmente, la pesquería del atún

rojo en el Mediterráneo se realizaba, principalmente, mediante artes de pesca pasivos como la almadraba y artes de anzuelo (palangreros, atuneros cañeros y curriconeros), estando de esta forma garantizada la explotación sostenible de esta especie. Sin embargo, en los últimos años se ha producido un rápido y desmesurado aumento del esfuerzo pesquero como consecuencia de la incorporación de cerqueros atuneros modernos en la década de los 90, y, sobre todo, del inicio y posterior proliferación de granjas de engorde. Paralelamente, han crecido el número de embarcaciones auxiliares y remolcadores de jaulas, que desplazándose a las zonas de capturas han propiciado que los buques pesqueros de cerco puedan seguir pescando prácticamente las 24 horas de día sin abandonar el caladero.

EXCESO DE CAPTURAS

Mientras que un palangrero artesanal del Mediterráneo puede capturar una media de 2 toneladas de atún en una marea de 4 días, un cerquero atunero, en un solo lance y día, puede llegar a capturar más de 40.000 kilos. Con cifras como estas nos damos cuenta de la dimensión industrial que ha adquirido la pesca de atún rojo capturado con cerco.



El resultado derivado de esta situación es que se ha producido un exceso de capturas en los últimos años que, junto a la falta de control sobre este recurso, ha supuesto el declive y la sobreexplotación de la especie, llevándola casi al borde de la extinción. Esto ha obligado a la UE a la reciente aprobación de un Plan de Recuperación del Atún Rojo. Para que entendamos la magnitud del problema, las poblaciones de esta especie se han reducido en más de un 90% respecto a las poblaciones originales.

La delicada situación de sobreexplotación en la que se encuentran las poblaciones de atún rojo obligó a la Unión Europea a publicar, en diciembre de 2007, el Reglamento 1559/2007 por el que se establece un Plan de Recuperación

Las Islas Columbretes, junto a la zona sur de Baleares, es una de las áreas de cría del atún rojo en el Mediterráneo occidental.

para las poblaciones de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo, adoptando las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), de la que la UE es parte contratante. En dicho Plan de Recuperación se contemplan diversas medidas de gestión tales como:

- **Posibilidades de pesca:** Reducción progresiva de los Totales Admisibles de Capturas (TAC) anuales, pasando de las 32.000 toneladas de 2007 a 25.500 toneladas para el año 2010 (a pesar de que estudios científicos no recomiendan capturar más de 15.000 toneladas anuales).

Cada Estado Miembro elaborará un plan de pesca anual para sus buques y almadrabas que



Palangrero de superficie artesanal del Mediterráneo.

Un cerquero atunero, en un solo lance y día, puede llegar a capturar más de 40.000 kilos. Con cifras como estas nos damos cuenta de la dimensión industrial que ha adquirido la pesca de atún rojo con cerco

pesquen atún rojo, en el que se distribuirán y asignarán las cuotas correspondientes.

● **Épocas de veda:** También se establecen medidas técnicas como temporadas de veda para las siguientes modalidades: palangreros de superficie de más 24 metros de eslora total, entre el 1 de junio y el 31 de diciembre, con excepción del área delimitada al oeste por 10° O y al norte por 42° N. Para cerqueros-atuneros en el Atlántico oriental y Mediterráneo, entre el 1 de julio y el 31 de diciembre. Para los barcos de cebo vivo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo, entre el 15 de noviembre y el 15 de mayo.

● **Uso de aviones:** Se prohíbe el uso de aviones y helicópteros para buscar atún rojo en toda la zona del Convenio.

● **Tallas mínimas:** Se aumenta la talla mínima del atún rojo a 30 kilogramos o 115 centímetros, con las siguientes excepciones: se permitirán capturas de 8 kilogramos o 75 centímetros para los barcos de cebo vivo, curricaneros y arrastreros pelágicos, así como para el capturado en el Mar Adriático con fines de engorde. Sin embargo, no se podrá asignar más del 2% de la cuota comunitaria para atunes de peso comprendido entre 8 y 30 kilogramos procedentes de las pesquerías artesanales costeras del Atlántico oriental. El Reglamento contempla la autorización de capturas accesorias por desembarque hasta un máximo de un 8% de ejemplares de entre 10 y 30 kilogramos para todos los buques.

● **Plan de muestreo:** Se establece un programa de muestreo para estimar el número de ejemplares por talla de los atunes rojos capturados, introducidos y engordados en jaulas.

● **Pesca recreativa:** También hay novedades para la pesca recreativa y deportiva, para la que la UE establece una talla mínima de 30 kilogramos o 115 centímetros, limitando las capturas a un solo ejemplar de atún rojo por marea e instando a los Estados Miembros a que tomen las medidas necesarias para garantizar la liberación del atún rojo capturado vivo, sobre todo de los juveniles.

LISTA DE BUQUES AUTORIZADOS

Como medidas de control, los Estados Miembros elaborarán unas listas de buques autorizados a pescar atún rojo. También se establecerán puertos designados para los desembarques y transbordos de atún, y será obligatorio un control en puerto para los mismos, así como el



Remolcador con 2 jaulas. El atún rojo es transferido vivo desde el cerco de atún a las jaulas del remolcador, el cual las transporta hasta la granja de engorde.

control de cada operación de introducción en jaulas de engorde. Los Patrones de Pesca deberán realizar informes de capturas que remitirán a las autoridades y tendrán obligación de preavisar al menos cuatro horas antes de la hora estimada de llegada a puerto. De forma general, en el reglamento se prohíbe el trasbordo marítimo de atún rojo en el Atlántico oriental y el Mediterráneo, debiendo preavisar, al menos, 48 horas antes de la llegada a puerto.

El Reglamento también recoge **medidas comerciales** encaminadas a incrementar el control de las importaciones y exportaciones, a fin de evitar la entrada o salida de capturas procedentes de buques de pesca ilegales. Con la finalidad de conseguir una trazabilidad de las capturas, y conforme a una recomendación de la ICCAT, se establece la implantación de un programa de marcado de todos los atunes desembarcados por buques, almadrabas y granjas de engorde, donde cada etiqueta, colocada en la cola, contendrá la fecha, arte de pesca y zona de captura.

Finalmente, se aplica un Programa de Inspección Internacional Conjunta de la ICCAT en puertos y patrulleros, potenciando la colaboración entre inspectores de los diferentes Estados Miembros para el control de la pesquería de atún rojo, coordinado por la Agencia Europea de Control de la Pesca. Como apoyo a la ins-

Se establece un programa de marcado para todos los atunes desembarcados por buques, almadrabas y granjas de engorde, donde cada etiqueta, colocada en la cola, contendrá la fecha, arte de pesca y zona de captura

pección, también se establece un programa de observadores en puertos y a bordo de buques pesqueros y almadrabas.

Sin embargo, todas las medidas que contempla el Reglamento podrían no ser suficientes para evitar la regresión de la especie mientras continúe la captura de forma industrial. Por ejemplo, la veda que contempla el Reglamento para el cerco, que abarca desde el 1 de julio al 31 de diciembre, no cubre el período álgido de desove, que se produce en junio. En este sentido, la presión pesquera que están sufriendo las poblaciones de atunes rojos, principalmente durante su época de desove en el Mediterráneo (momento clave de su supervivencia), está evitando la incorporación de nuevos individuos jóvenes a la población, impidiéndose su recuperación.

EL EJEMPLO DE LA PESCA ARTESANAL

El atún es una especie muy prolífica que, si se gestionara bien, podría suponer una fuente de ingresos sostenible y muy rentable. Para una adecuada gestión, sería interesante que tomáramos el ejemplo de pesquerías artesanales como la del bonito del norte pescado con anzuelo, que han garantizado la sostenibilidad de la población de esa especie y el aumento de sus capturas, proporcionando ingresos seguros todos los años a los pescadores y garantizándose



Patrullero Tarifa de Inspección Pesquera de la Secretaría General del Mar.

el abastecimiento a los consumidores. En este sentido, habría que plantearse seriamente opciones de pesca más sostenibles, o de lo contrario corremos el riesgo de acabar en pocos años con el atún rojo que, no olvidemos, es un recurso público que tenemos todos la obligación de mantener para las generaciones futuras.

En conclusión, para conseguir recuperar la sobreexplotada población de atún rojo sería necesario reducir urgentemente el esfuerzo de pesca a la que se ve sometida dicha población (entendiéndose por esfuerzo pesquero factores tales como el número de barcos pesqueros y auxiliares, capacidad de las granjas de engorde, potencia, horas de pesca, número de anzuelos ó tamaño de los artes calados). La situación crítica por la que atraviesa el atún rojo, requiere de las autoridades políticas una actuación firme y responsable que haga cumplir estrictamente las recomendaciones científicas dirigidas a lograr una pesca sostenible y rentable. ■

Texto y fotos:

JOSÉ MANUEL MARTÍN DE LA SIERRA

DESPROPÓSITOS EN LA PESQUERÍA DEL ATÚN ROJO

Que la adopción de medidas resulta urgente no es nuevo. Sin embargo, la realidad es muy distinta. Desde estas mismas páginas se ha insistido en ello. Las presiones de los políticos y los fuertes intereses económicos forman una conjunción difícil de resistir. Las recomendaciones de los científicos, así como de los grupos ecologistas, chocan una y otra vez contra estos intereses.

El Comité Científico de la ICCAT recomienda unos niveles de capturas muy por debajo de lo que se autoriza posteriormente. Algo que se repite año tras año. En 2006, por ejemplo, se autorizó un TAC de 32.000 toneladas, un 20% superior al que recomendaban los científicos. Según los expertos, en el Mediterráneo se captura 2,5 veces más que el nivel compatible con la reproducción adecuada de la población. Además, a estas capturas hay que añadir las ilegales, las no declaradas que acaban en las granjas de engorde que abundan por todo el Mediterráneo... y el falseo de las cifras de capturas (Greenpeace destaca el que países como Francia, Italia, Turquía y Túnez declararon menos capturas en 2002 y 2003 que en 1997, "a pesar de que sus flotas se han desarrollado desde entonces") que realizan los propio países cu-

yas flotas actúan en este caladero (una variable con la que trabajan los científicos a la hora de realizar sus trabajos). Greenpeace evaluó, en ese año de 2006, que esa alta cuota prevista por la ICCAT de 32.000 toneladas se elevó en otras 12.000 toneladas (un 37%) a causa de estas "otras" capturas.

El presidente de la ICCAT, el brasileño Fabio Hazin, señaló en el pasado Simposio de Santander sobre el atún rojo que se iban a endurecer las medidas. De momento, se sigue autorizando la captura de ejemplares de peso inferior a 30 kilogramos que, como recuerda José Manuel Martín, están por debajo de la madurez sexual. En otras palabras, se sigue autorizando la captura de inmaduros de "forma legal". En la costa norte, como recuerda el director del Centro Oceanográfico del IEO en Santander, José Luis Cort, el 97% de las capturas no ha llegado a reproducirse ni una sola vez.

Habrà que ver qué medidas quiere aplicar ICCAT. Y no sólo deberá reducir capturas sobre el papel, sino en la práctica. Se ha confirmado a esta revista, que algún cerquero-atunero, en un solo día en 2007 capturó 50.000 kilos. Pescadores de palangreros españoles afirman conocer capturas de

cerco de hasta 300.000 kilos en un solo día.

Parte de estas capturas no se contabilizarán, ya que se trasbordan a buques mercantes congeladores de terceros países en alta mar que, a través del Canal de Suez, llevan su carga a Japón. Sin control de tallas ni de cuotas. Otras capturas van a las granjas de engorde, sin control alguno ya que, como ellos alegan, al no sacar el pez del agua no tienen por qué declararlo. En la actualidad, la capacidad total de las granjas se cifra en más de 51.000 toneladas. Según la propia Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), desde 1996, los porcentajes de atún rojo para engorde se han incrementado continuamente, de forma que, actualmente, la mayor parte de atún rojo capturado en el Mediterráneo se destina a granjas de engorde. Al mismo tiempo, FAO señala que se proporciona escasa información respecto al volumen de atún rojo que se introduce en las jaulas.

Pronto veremos si hay una decisión real de adoptar medidas que salven al atún rojo. Sin duda, los precios que se pagan por él hacen difícil que esta actuación resulte sencilla. ■

R.G.

Pese a haber nacido en mayo del 2005, la composición y funcionamiento del Equipo de Calidad del Instituto Social de la Marina no se había regulado formalmente hasta ahora.

Compuesto por un Presidente, 11 Vocales y un Secretario, tendrá como principal misión impulsar y coordinar los proyectos de mejora y calidad del servicio que presta el organismo a los ciudadanos y a los beneficiarios del Régimen Especial del Mar. Los usuarios de los servicios gestionados por el ISM podrán colaborar en su mejora bien formulando quejas y sugerencias, o bien expresando sus opiniones a través de los cuestionarios de evaluación o de las encuestas que se hagan periódicamente sobre el grado de satisfacción en la manera que se han prestado dichos servicios.

Regulado el EQUIPO DE CALIDAD del ISM



El Instituto Social de la Marina proporciona a los trabajadores del mar y a sus beneficiarios las prestaciones económicas de su Régimen Especial de Seguridad Social, la atención sanitaria preventiva en tierra y la asistencial a bordo y en el extranjero; así como su formación marítima y sanitaria. Todo ello, con la finalidad de garantizar su asistencia y protección social, procurando satisfacer sus necesidades y demandas y el efectivo ejercicio de sus derechos.

La Dirección Provincial del ISM en A Coruña tiene el sello de excelencia por su calidad en la gestión.

Por tanto, entre las competencias y funciones que corresponden a este organismo y que se encuentran recogidas en su "Carta de Servicios" del año 2007 figuran:

- La gestión de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios en aquellas Comunidades Autónomas en las que aún no se ha transferido esta competencia.
- La asistencia a bordo de los buques.



- La sanidad marítima en tierra.
 - La formación y promoción profesional de los trabajadores del mar.
 - La atención y asistencia social de estos trabajadores y sus beneficiarios.
 - La gestión de políticas activas de empleo, donde aún no se han transferido estas competencias.
 - La edición y distribución de publicaciones, así como la preparación y difusión de campañas específicas de interés para el sector marítimo-pesquero.
 - La información sobre las actividades anteriores y los derechos que los ciudadanos tienen y cómo deben hacerlos valer.
- Siguiendo la iniciativa que la Administración General del Estado viene impulsando desde hace años, el ISM lleva a cabo una serie de actividades dirigidas a la mejora continua de su gestión y a servir de la mejor manera posible a la gente del mar. Una de estas actividades fue, sin duda alguna, la creación del Equipo de Calidad que, si bien nació en mayo del 2005 es, en estos momentos, cuando su constitución y

El ISM viene implantando desde hace años medidas de gestión de la calidad siguiendo la iniciativa de la Administración General del Estado

funcionamiento se han reglamentado formalmente. Así, el Equipo de Calidad del Instituto Social de la Marina está formado por un Presidente (que será el director o directora general del organismo), 11 vocales (entre los que se encuentra el titular de la Secretaría General y el titular del Servicio de Inspección), representantes de las Subdirecciones Generales, incluida la Secretaría General, y miembros de cinco Direcciones Provinciales, designados por el Presidente del Equipo de Calidad. Finalmente, actuará como Secretario de este grupo, el titular del Servicio de Inspección.

El Comité se reunirá una vez cada tres meses y siempre que lo requiera su Presidente. A estas reuniones podrán asistir además, en calidad de asesores expertos, las personas que el Equipo considere oportunas para el cometido de sus funciones.

En la última reunión que se celebre cada año, el Equipo de Calidad deberá realizar una revisión general de los proyectos de mejora que se están desarrollando y comprobará que todas las acciones se llevan a cabo de manera coordinada y coherente con los objetivos generales del Instituto.



OPINIÓN DE LOS USUARIOS

La mejora en el servicio que se presta a los ciudadanos no sería posible sin conocer el grado de satisfacción de éstos respecto a las prestaciones recibidas. Para ello, los ciudadanos pueden hacer llegar sus quejas y sugerencias para mejorar el servicio rellenando el formulario correspondiente, que se encuentra a su disposición en cada unidad provincial y local, así como en la sede central del Instituto Social de la Marina en Madrid. También lo pueden hacer por correo ordinario, dirigiendo su queja o sugerencia a cualquiera de las oficinas del ISM o por correo electrónico o Internet, incluyendo en este caso, su firma electrónica.

Otras vías para conocer la opinión de los usuarios son los cuestionarios de evaluación del servicio prestado o la respuesta a las encuestas periódicas que el organismo realiza al respecto.

En este sentido, entre los años 2001 a 2004 el ISM llevó a cabo una encuesta presentando a quienes se acercaban a realizar alguna gestión en el organismo, un cuestionario de evaluación

Los ciudadanos pueden ayudar a mejorar los servicios con sus opiniones, quejas y sugerencias

Las Direcciones Provinciales de A Coruña, Gijón y Vigo han obtenido sellos de calidad en su gestión

con el que pretendía conocer las demandas de los ciudadanos y, de ese modo, adaptar sus procesos de gestión a dichas necesidades.

El cuestionario se entregó a quienes realizaban trámites de pensiones, subsidios, inscripciones de empresas, desempleo y reconocimientos médicos previos al embarque y en el mismo se preguntaba su opinión sobre la actitud y comportamiento del personal que les atendía; así como la valoración, a su juicio, del funcionamiento general de la organización, de sus recursos e instalaciones.

De la explotación que de las respuestas obtenidas en dicho cuestionario se hizo en 2006, se concluyó que la mayoría de quienes realizaron la encuesta visitaron el ISM para tener el reconocimiento médico previo al embarque (48,52% de los encuestados), seguidos de aquéllos que realizaban gestiones por desempleo (35,38%) o tramitaban pensiones (9,46%). En el caso de éstas, el mayor volumen de gestiones correspondía a las pensiones de jubilación y en el de los subsidios, a la incapacidad transitoria.

En cuanto a la valoración global del servicio recibido, no contestaron a la pregunta un 13,48% de los encuestados. De los que lo hicieron, un 32,68% señalaron la mejor valoración; un 28,66% una buena valoración; un 21,86% una valoración media; el 2,45% dieron una mala valoración y el 0,87% señalaron la peor valoración.

Estos son algunos de los métodos que la Administración General del Estado tiene para mejorar la calidad de los servicios públicos que presta y que proporcionan una información magnífica para la toma de las decisiones adecuadas. A ellos se unen programas como las cartas de servicios que prestan cada organismo y que vienen a ser el instrumento por el que los ciudadanos conocen la labor de las entidades, los derechos que tienen como usuarios de sus servicios y los niveles de calidad que les ofrecen.

Existen además programas de evaluación de la calidad que se articulan en dos niveles. Por un lado, la autoevaluación –por el que las organizaciones realizan un autodiagnóstico integral utilizando el Modelo Europeo de Excelencia (EFQM) y, por otro, la evaluación externa– que realiza la inspección departamental, utilizando el modelo de Evaluación, Aprendizaje y Mejora (EVAM) previsto para unidades administrativas que, debido a su desarrollo operativo, necesitan una evaluación previa al modelo EFQM.

Por otra parte, se ha creado el Observatorio de la Calidad de los Servicios Públicos como plataforma en la que se analizan periódicamente la opinión que los ciudadanos tienen de las Administraciones Públicas. El Observatorio está adscrito al MAP, a través de la Secretaría General para la Administración Pública, e integra a



representantes de los organismos que prestan servicio a los ciudadanos.

RECONOCIMIENTO PÚBLICO

Los programas de reconocimiento pretenden premiar públicamente los esfuerzos de las organizaciones para mejorar su gestión; de manera que se extienda entre ellas la autoevaluación y las buenas prácticas.

El Programa de Sanidad Marítima del ISM obtuvo en el año 2004 uno de los premios a las mejores prácticas por su actuación preventiva y asistencial hacia los trabajadores del mar.

En septiembre del 2005, tan sólo unos meses más tarde de la creación del Equipo de Calidad del Instituto Social de la Marina, las Direcciones Provinciales del ISM de Alicante y A Coruña comenzaron los procesos de autoevaluación, siguiendo el modelo Europeo de Excelencia (EFQM).

Un año más tarde, la Dirección Provincial de A Coruña habiendo conseguido rebasar los 200 puntos en su autoevaluación, consideró oportuno solicitar el sello de calidad MAP –que reconoce el nivel de excelencia alcanzado por las organizaciones que hayan realizado al menos una autoevaluación conforme a los modelos de gestión de calidad reconocidos–, obteniéndolo efectivamente. Más tarde, la Subdirección General de Seguridad Social y las Direcciones Provinciales de Cádiz, Vizcaya, Gijón y Vigo efectuaron también sus respectivas autoevaluaciones. Estas dos últimas obtuvieron el sello de calidad, otorgado ya por la Agencia Estatal de Evaluación de las políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (AEVAL).

En la actualidad, y después de haber sido evaluadas externamente, de acuerdo con el modelo EVAM, se han presentado al sello acreditativo del nivel de excelencia las Direcciones Provinciales de Tarragona y Valencia. Y están en pleno proceso de autoevaluación (modelo EFQM) las de Barcelona, Huelva y Las Palmas. ■

ANA DÍAZ

FUNCIONES ATRIBUIDAS AL EQUIPO DE CALIDAD

- **Participar en la planificación de la actuación del Instituto en materia de mejora de la Calidad, proponiendo, priorizando y determinando las actuaciones a realizar.**
- **Impulsar, coordinar y controlar las actuaciones de mejora de Calidad del Instituto.**
- **Coordinar los proyectos de mejora en los que se encuentren implicadas dos o más Subdirecciones Generales.**
- **Designar equipos de análisis para la elaboración de propuestas de inicio o renovación de proyectos.**
- **Establecer indicadores de seguimiento adecuados a los objetivos pretendidos con los proyectos de mejora en atención al valor aportado al servicio y a la satisfacción de los clientes y/o empleados.**
- **Informar previamente a su aprobación, la idoneidad y adecuación de los soportes técnicos y materiales que se utilizan en las relaciones con los ciudadanos.**
- **Impulsar el rediseño de los procesos centralizados interrelacionados entre dos o más Subdirecciones generales en los que se hayan detectado causas de insatisfacción por los ciudadanos o cualquier oportunidad de mejora.**



La Dirección Provincial de Barcelona realiza numerosas campañas divulgativas

EL ISM PROMOCIONA LA SALUD entre la gente del mar

El Instituto Social de la Marina (ISM) tiene encomendada la protección integral del trabajador del mar, revistiendo especial importancia la protección de la salud en sus vertientes de información, prevención, formación y asistencia sanitaria. Para la cobertura de los tres primeros aspectos, entre otras actuaciones, el ISM realiza de forma periódica campañas divulgativas y preventivas dirigidas a la gente del mar y a sus beneficiarios.

Estas campañas de divulgación, con las que el ISM pretende llegar a los trabajadores del mar, tienen como objetivo principal informar sobre las enfermedades que, de forma general o específica, representan un peligro potencial para la gente que forma parte de este colectivo. Además, explican cuáles son los factores de riesgo



de las patologías que padecen con mayor frecuencia para concienciarles de la importancia que tiene adoptar conductas sanas. Finalmente, lo que se intenta con esta labor divulgativa es promocionar la salud, corregir acciones erróneas y ayudar a desarrollar hábitos de comportamiento positivos respecto a la higiene y seguridad laboral.

Entre las campañas más importantes que el Instituto Social de la Marina realiza a nivel nacional destacan las llevadas a cabo sobre el SIDA, el paludismo, la tuberculosis, las enfermedades de transmisión sexual, la diabetes o el control visual. También sobre alcoholismo y toxicomanías o sobre la necesidad de llevar a bordo botiquines actualizados y completos, así como la guía sanitaria a bordo.

Además, desde el servicio de Sanidad Marítima se programan cursos de formación sanitaria para que los pescadores conozcan las técnicas de consulta médica por radio. A parte de llevar a cabo la política de prevención en salud laboral realizando los reconocimientos



médicos previos al embarque o la protección auditiva de los trabajadores de máquinas.

Los centros de Sanidad Marítima, distribuidos por toda la costa e islas del territorio nacional y ubicados en los puertos con mayor número de personas que trabajan en actividades marítimo-pesqueras, no son sólo el lugar más importante para difundir entre la población marinera estas campañas sino que, además, en muchos casos estos mismos centros se ocupan de diseñar, a nivel provincial y local, campañas de divulgación y prevención similares para conseguir concienciar a sus pescadores.

CAMPAÑAS SANITARIAS EN BARCELONA

La Dirección Provincial de Barcelona es un ejemplo en el desarrollo de campañas de información sanitaria. Así, en el año 2005 puso en marcha una campaña que bajo el epígrafe “Dieta, actividad física y salud de la gente del mar. Consejos prácticos” asesoraba a la población sobre el beneficio del ejercicio habitual para la salud. La campaña tuvo gran acogida y éxito entre los usuarios de los servicios médicos y de prevención del ISM en Cataluña.

La campaña se basaba en la edición y reparto de unos cuadernillos informativos donde se

El ISM realiza a nivel nacional campañas de prevención que se refuerzan con las que llevan a cabo las Direcciones Provinciales y Locales del organismo

recogían recomendaciones y consejos para prevenir algunas enfermedades y patologías comunes en la gente del mar, como la obesidad, dislipemias, hiperuricemias e hipertensión, haciendo hincapié en el efecto beneficioso que la práctica de ejercicio físico habitual y el abandono de hábitos tóxicos, como el alcohol o el tabaco, tenían sobre estas enfermedades y su mejor control.

Para hacer más atractiva y cercana la campaña a los ciudadanos, se ideó un simpático personaje –al que llamaron Nipo– con el que se pretendía identificar al trabajador del mar. Nipo se ha convertido desde entonces en el amigo de los pescadores y marineros a los que aconseja moderación en sus actividades cotidianas.

Con los objetivos de la anterior campaña y, siguiendo el mismo modelo, la Dirección Provincial del ISM en Barcelona ha puesto en marcha una nueva campaña sobre vacunas y otras patologías “Hepatitis, VIH/SIDA, tétanos. Información y prevención de las drogas”, del que ya venimos informando en esta Revista y que esperamos cumpla el objetivo informativo y formativo al que está destinada: la prevención de estas patologías. ■

Dibujos: Antonio Jiménez

LOS COSTES DE PRODUCCIÓN preocupan al sector

La Federación Europea de Productores de Acuicultura (FEAP) celebró su 40º Asamblea General anual en Gran Canaria, los pasados 22 al 25 de mayo. Durante el encuentro, los representantes de las 28 Asociaciones nacionales que integran la Federación, debatieron los temas que más preocupan al sector como son el código de conducta de los productores, la salud y el bienestar de los peces, la situación de la acuicultura en el Mediterráneo o el proceso para mejorar la calidad de los pescados de crianza.



En los últimos años, la Federación Europea de Productores de Acuicultura (FEAP) se ha comprometido a desarrollar acciones específicas claves para el sector como son la celebración de congresos y conferencias internacionales, la participación en proyectos de investigación o la

Arriba, una de las sesiones de trabajo de la Comisión Acuicultura en el Mediterráneo. Debajo, los máximos representantes de la FEAP y APROMAR.

formación de productores. Con este objetivo y con el propósito de fomentar una política de transparencia cada año celebra dos reuniones.

Por primera vez desde su creación en 1994, la Asamblea General de la FEAP ha tenido lugar en Gran Canaria –un lugar estratégico para el sector tanto por su situación transoceánica como por sus espacios naturales, reconocidos como Reserva de la Biosfera-. La organización del evento corrió a cargo de la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España (APROMAR).

Entre los temas tratados destaca el análisis de la Acuicultura en los países mediterráneos. Según el presidente de APROMAR, José Luis Guersi, los productores de los países de la cuenca del Mediterráneo están viviendo una crisis por el precio de la materia prima. Algo que ha llevado al cierre a muchas empresas.

La crisis se debe a varios factores. Por una parte, al peso que tiene la importación de pescado procedente de algunos países asiáticos, como Vietnam, donde los requisitos y trámites administrativos que se exigen para establecerse son menos exhaustivos. También agrava la situación del sector el precio del combustible y el de las materias primas. En concreto, el coste de las harinas de pescado se ha duplicado en los últimos meses.

Ello, según nos explicó José Luis Guersi, ha llevado a un fenómeno de concentración empresarial que se ha canalizado en la unión de muchas pequeñas empresas para poder ser competitivas y mejorar así la producción, consiguiendo acuerdos para comercializar y distribuir los productos e incluso formar cooperativas. *Esta ha sido una solución para muchas de las empresas del Mediterráneo*, dijo el presidente de APROMAR.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Otro de los puntos más debatidos en la Asamblea fue el código de conducta que deben seguir los productores de cultivos marinos. De acuerdo con José Luis Guersi, las buenas prácticas llevan consigo un desarrollo y una explotación sostenibles, garantizando la seguridad alimentaria y la protección al medio ambiente.

De ahí, el compromiso y la responsabilidad

social de las empresas que pasa por el cuidador y la atención al medio ambiente de la mejor manera posible. *Hoy no se entiende el desarrollo de una empresa acuícola, y de ninguna otra índole, sin ese respeto medioambiental y la preocupación por la salud de los peces*, señaló el dirigente de APROMAR.

De hecho, la propia Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) celebró recientemente una jornada para impulsar estrategias sanitarias conjuntas y crear una red de Agrupaciones de Defensa Sanitaria (ADS) de peces marinos de acuicultura para prevenir y luchar contra las enfermedades que pueden padecer.

Pero además, los miembros de la FEAP en su reunión en Canarias plantearon algunas de las posibilidades de desarrollo del sector, especialmente en relación al consumo de los productos acuícolas. La sociedad está cambiando y es un hecho con lo que hay que contar; sobre todo respecto a la presentación de alimentos. *Hay más hogares unipersonales, parejas que trabajan y que tienen poco tiempo para cocinar. Debemos adaptar estos cambios al sector. Hasta ahora, la Acuicultura comercializa sus productos en fresco pero pronto podremos ver otras presentaciones; por ejemplo, en bandejas con porciones adecuadas al tamaño de las familias, con productos fileteados y hasta precocinados. Hay una gran capacidad de desarrollo del sector en relación con las preferencias de los consumidores*, afirma José Luis Guersi.

MÁS PRODUCCIÓN

De acuerdo con el informe sobre la "Acuicultura marina en España en el año 2007", que se dará a conocer en las próximas semanas, la producción de pescados marinos de crianza ascendió en nuestro país a 40.260 Tm el año pasado; es decir, un 10,6% más que en el año 2006 –lo que supone la cifra más alta lograda en la historia de la acuicultura en nuestro país–. Para el año que viene las previsiones apuntan a un crecimiento del 4,9%.

Valencia, Canarias y Galicia se destacan como las Comunidades Autónomas con mayor peso en producción de peces de crianza. En cuanto a especies, la dorada, la lubina y el rodaballo siguen siendo las más consumidas pero el futuro traerá el desarrollo de más especies de crianza.

Según nos informa el presidente de APROMAR, los estudios de reproducción y biología marina están muy avanzados y pronto se cerrará el ciclo biológico del atún rojo. También tendrá gran desarrollo el pulpo, la corvina, el lenguado y las especies tropicales.

La calidad y la seguridad alimentarias pasan por las denominaciones y marcas de calidad, al-

Ana Munguía



La producción conjunta de los miembros de la FEAP supone cerca de 1.4 millones de toneladas de pescado al año

go en lo que están de acuerdo la mayoría reproductores. Un ejemplo es la marca "Crianza del mar" que se creó a finales del año pasado. José Luis Guersi cree que la marca se va asentando y, aunque salió algo tarde, empieza a ser conocida aún cuando su distribución no haya sido homogénea.

La puesta en marcha de la Plataforma Europea de Acuicultura y la reciente Plataforma Tecnológica de la Pesca y la Acuicultura Española abrirá nuevas puertas al sector que, a juicio del presidente de APROMAR, nunca entrará en competencia con la pesca extractiva ya que si bien el mar ha dado todo lo que tiene y por ello hay que proteger los recursos y los caladeros con una pesca responsable, la pesca y la acuicultura son actividades complementarias siendo la primera a la caza lo que la segunda es a la ganadería. ■

ANA DÍAZ



Congreso Internacional de Calidad de los Productos de la Pesca y la Acuicultura

El sector debe garantizar la SEGURIDAD ALIMENTARIA

El Secretario General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Juan Carlos Martín Fragueiro, inauguró el pasado 22 de mayo en Barcelona, junto con el conseller d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Llena, el I Congreso Internacional de Calidad de los Productos de la Pesca y la Acuicultura. Organizado por la Secretaría General del Mar, el Congreso contó con la presencia de expertos y ponentes de prestigio nacional e internacional, convirtiendo a nuestro país en referencia en el ámbito de la calidad marítimo-pesquera y acuícola.

Durante su intervención en el Congreso de Barcelona, el Secretario General del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro, destacó que desde el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino se impulsarán estrategias para fomentar la calidad de los productos pesqueros. Según Martín Fragueiro, *el objetivo es llegar al punto de venta con un producto de calidad que pueda posicionarse correctamente en el mercado, capaz de mantener y acrecentar el interés del consumidor y que permita que, todos los participantes en la cadena de comercialización, obtengan un nivel de rentas que refleje adecuadamente el valor añadido aportado en cada etapa.*

La utilización de distintivos de calidad, a juicio del Secretario General del Mar, *permite diferenciar los productos, aportándoles más valor añadido ya que, tanto el sector primario como el transformador y el comercio, se implican mutuamente en el logro de una esmerada calidad a lo largo de toda la cadena, con una imagen de marca y un protocolo de producción que el mer-*

Expertos de todo el mundo abordaron distintos aspectos de la producción, el procesado y la comercialización de productos del mar

cado es capaz de reconocer y de remunerar.

Uno de los objetivos prioritarios de la Secretaría General del Mar es avanzar y consolidar las actuaciones tendentes a una pesca responsable que permita la gestión sostenible de la actividad pesquera en todas las etapas de la producción y comercialización de los productos pesqueros.

El sector pesquero tiene gran importancia en nuestra economía. Somos uno de los principales productores mundiales y tenemos un consumo de pescado per capita entre los más altos del mundo. Es en las zonas costeras donde el sector tiene especialmente un elevado peso en el PIB regional donde son muchas las familias que viven de la actividad pesquera, de la comercialización de sus productos y de la valoración de éstos.

PLAN DE ACCIÓN DE LA CALIDAD

La Secretaría General del Mar, organizadora del acto, desarrolla a través del Plan de Acción de la Calidad de los Productos Pesqueros (2007-2008), una serie de actividades específicas encaminadas a la mejora continua del sector pesquero. Este Plan prevé la mejora integral de la calidad en toda la cadena de producción, transformación y comercialización de los productos pesqueros y de la acuicultura, mediante el desarrollo de las actuaciones específicas dirigidas, entre otras cosas, a garantizar la seguridad alimentaria, la trazabilidad, los aspectos medioambientales y

Estará activa del 15 de junio al 15 de septiembre

Comienza la Operación **PASO DEL ESTRECHO 2008**



Cerca de 3 millones de personas y más de 700.000 vehículos cruzarán el Estrecho desde los puertos españoles este verano.

Para coordinar y planificar este incremento de los desplazamientos, tanto marítimos como terrestres, las autoridades españolas han puesto en marcha la Operación Paso del Estrecho 2008. Como en años anteriores, 32 instituciones bajo la coordinación de la dirección general de Protección Civil, han preparado un dispositivo específico, que busca facilitar y agilizar el tránsito de los ciudadanos magrebíes que van y vuelven de su país tras disfrutar de unas vacaciones.

Vehículos cargados hasta los topes, improvisados parasoles en las ventanillas, rostros exhaustos después de un largo viaje y alguna que otra cola en puerto esperando embarcar, son algunas de las estampas que, verano tras verano, se incorporan al paisaje español. Caravanas de coches, cada año más numerosas, recorren el territorio peninsular en dirección al Estrecho para que sus ocupantes comiencen sus vacaciones en casa. Este trasiego de vehículos ha supuesto que, desde 1987, las autoridades españolas hayan activado dispositivos especiales de protección civil para atender las necesidades que se derivan del incremento en el tránsito de viajeros en un período de tiempo tan concreto.



El número de vehículos y personas que cruzarán el Estrecho se incrementará en un 6% y un 2%, respectivamente, respecto a 2007

El Ministerio del Interior estima que este verano cerca de tres millones de personas, un 2% más que en 2007, y ochocientos mil vehículos, un 6% más que el año pasado, atravesarán España en dirección al Norte África.

El Comité Estatal de Coordinación de la Operación Paso del Estrecho 2008, formado por representantes de 32 instituciones, entre ellas: 5 Ministerios –Interior, Presidencia, Asuntos Exteriores y Cooperación, Fomento y Sanidad–, Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno de las localidades implicadas, Comunidades Autónomas, así como entidades como la Cruz Roja, se encargan de coordinar y planificar un operativo que funcionará entre el 15 junio y el 15 de septiembre.

Las Operaciones de Paso del Estrecho se han ido perfeccionando, año tras año, para poder atender cada vez mejor el constante incremento de ciudadanos y ciudadanas del norte de África que eligen los puertos españoles para viajar hacia sus localidades de origen, especialmente los de Alicante, Almería, Málaga, Algeciras.

En la Operación Paso del Estrecho se consideran dos fases: la de la salida y la de regreso. En la salida –operativo con más dificultad para los puertos españoles, al tener que organizar el tránsito mientras se produce el embarque–, Algeciras y Almería son los que más salidas de vehículos y pasajeros realizaron el año pasado, seguidos a cierta distancia por los puertos de Alicante y Málaga. En la fase de regreso, los puertos de Tánger, Ceuta y Nador fueron los más utilizados. Por su parte, Melilla, con un incremento del 32% en el tráfico de vehículos, se perfila como un punto de salida en alza para llegar hasta la península Ibérica desde Marruecos en la época estival.

Por otra parte, hay que señalar que en los últimos años se ha incrementado considerablemente el número de vehículos con matrícula española que cruzan el Estrecho, debido al creciente número de ciudadanos de estos países que han establecido su residencia en España.

OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 2008

Uno de los objetivos de la campaña es conseguir el escalonamiento de las llegadas a puerto y disminuir así los tiempos de espera: resultan especialmente conflictivos los cuatro primeros días y los tres últimos de agosto, así como los fines de semana de los meses de julio y agosto, todos ellos considerados como días punta en la operación.



En este sentido, hay que señalar que durante la campaña del año pasado se consiguió reducir los tiempos de espera en puerto de forma considerable. Sólo en los dos últimos fines de semana del mes de julio se produjeron esperas medias de tres horas y cuatro, mientras que el resto de los días el embarque fue prácticamente directo.

El dispositivo puesto en marcha, desarrollado en parte con la colaboración de las autoridades marroquíes, contempla un refuerzo de las medidas de seguridad, tanto en tierra como a bordo, para prever las situaciones que se puedan producir como consecuencia del incremento en el tránsito.

Una parte del dispositivo, el que tiene como protagonista el mar, lo desarrolla la Dirección General de la Marina Mercante, a través de los Planes de flota, que cuentan con la dificultad añadida de tener que conjugar el tránsito marítimo y la habilitación de plazas suficientes para trasladar pasajeros y vehículos, con la rentabilidad de las compañías navieras. En palabras del capitán marítimo del Puerto de Algeciras, Alfonso Marquina, *hay que dar una cobertura adecua-*

Algeciras y Almería son los puertos españoles que más personas y vehículos desplazan durante los meses de verano

da a los días punta y a la vez hay que tener en cuenta los intereses de las navieras, que el resto de los días tienen una ocupación inferior al 50%. En el Plan de flota de este año, en el que participan 12 navieras, se contempla, entre otras medidas, el intercambio de billetes entre compañías que operan en el puerto de Algeciras –uno de los que tiene mayor afluencia– para dar a la operación más agilidad. Todos los buques que participan en el Plan han pasado reconocimientos y realizado ejercicios específicos previos, de cara a la puesta en marcha de la Operación Paso del Estrecho. Concretamente, la realización de planes de evacuación masivos de los ferrys y la realización anual de las Jornadas hispano-marroquíes, donde se concretan y ponen en común aspectos relacionados con la seguridad dinámica aplicada a las características propias del Estrecho, son claros ejemplos de ello.

En estas fechas se dan tres situaciones o estados de la navegación en función de la demanda en puerto. De esta forma, los buques pueden funcionar siguiendo un horario, realizar viajes extraordinarios o, para paliar las aglomeraciones, ofrecer servicio continuo –en el que el buque tarda en salir el tiempo necesario para llenarse–.

Con esta afluencia de usuarios tan importante, las infraestructuras portuarias también necesitan acondicionarse, tanto en los espacios habilitados para el aparcamiento de vehículos como en el personal dedicado a la atención de los pasajeros. Para ello, se colocan módulos especialmente diseñados para ofrecer asistencia social y sanitaria en las instalaciones portuarias, donde, este año un equipo de 146 personas formado por traductores, psicólogos, operadores de radio y personal de protección civil, entre otros, atenderán las posibles demandas que se puedan plantear. El servicio de atención social resolvió el año pasado 7.164 consultas, la mayoría solicitudes de información en diferentes idiomas y, el resto, cuestiones relacionadas con extravíos o problemas de documentación.

Además, 418 voluntarios de Cruz Roja, 9 ambulancias medicalizadas, 34 médicos y ATS y cinco centros de salud estarán alerta ante las posibles necesidades sanitarias que puedan surgir.

Con el objetivo de conjugar la seguridad con la fluidez del tráfico hasta los puertos de embarque, se han establecido “puntos de información” en las áreas de descanso de las carreteras donde se ofrecerá, en tiempo real, el estado de ocupación de los puertos, los tiempos de espera y otras informaciones de interés.

ALGECIRAS, EL DE MAYOR AFLUENCIA

Son estas fechas en las que, tanto las carreteras, como los puertos y las compañías navieras que operan en los mismos, realizan un esfuerzo

especial para adecuarse al incremento de usuarios que registran.

Concretamente, los Puertos de Algeciras y Tarifa tienen previsto desplazar más de 2,3 millones de pasajeros, medio millón de vehículos y 6.000 autobuses. La bahía de Algeciras, con un tráfico marítimo anual comparable al del Canal de la Mancha, dobla durante los meses de verano el número de salidas y entradas de puerto respecto al resto del año.

Esta afluencia de barcos tiene repercusiones tanto medioambientales como relativas a la seguridad. En este sentido, complementando las medidas de seguridad comentadas anteriormente, el Puerto de Algeciras cuenta con la cobertura de 2 centros de salvamento y lucha contra la contaminación, establecidos en Tarifa y Algeciras, con varias salvamares y con la asistencia del remolcador "Clara Campoamor", todos ellos dedicados a hacer un especial seguimiento de la zona, especialmente durante los meses de verano.

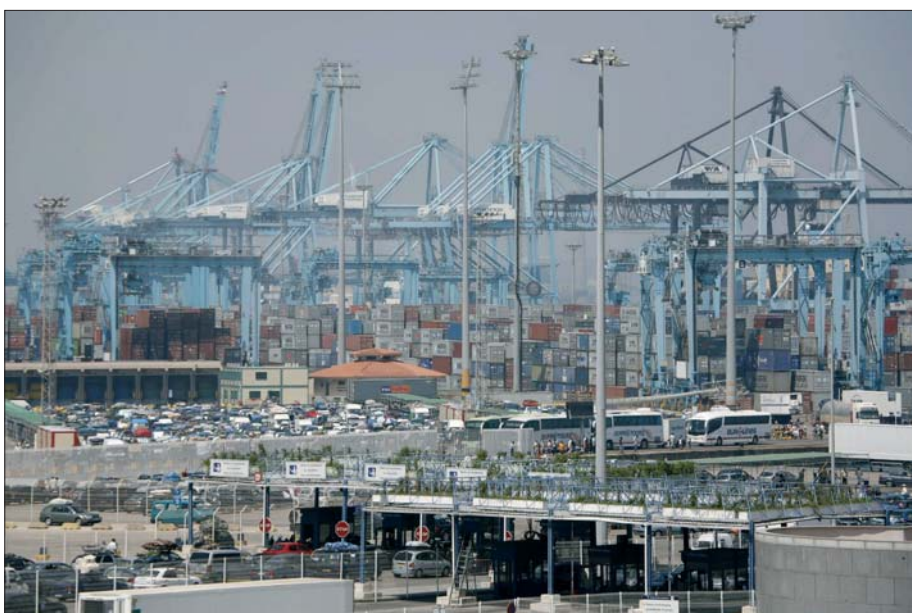
Desde los puertos de Algeciras y Tarifa se viaja a Tánger y Ceuta. Con el Plan de flota puesto en marcha este año, la línea Algeciras-Tánger dispondrá de 9 ferrys y 2 embarcaciones de alta velocidad, mientras que la de Tarifa a Tánger contará con 2 embarcaciones de alta velocidad. Al cierre de esta edición el número de buques que cubrirá la línea Algeciras-Ceuta, no estaba ultimado.

Claro ejemplo de la desigual ocupación que experimentan los barcos durante la Operación Paso del Estrecho es que, el año pasado, el día 29 de julio salieron del Puerto de Algeciras 11.077 vehículos y en los otros cinco días punta de la campaña se concentraron 46.000 vehículos más.

Por su parte, para dar respuesta a la demanda y garantizar la rapidez y seguridad de los embarques, la Autoridad Portuaria de Algeciras ha invertido en medios materiales y humanos 2 millones de euros en la Operación Paso del Estrecho 2008.

Más de 18 hectáreas acondicionadas para acoger cerca de 7.500 vehículos mientras se produce el embarque –una parte de ellas en sombra–, fuentes de agua potable, bancos, módulos de aseo, zona de ocio para los pequeños, así como 30 puntos de megafonía estarán a disposición de los usuarios durante estos días en el puerto algecireño.

En caso de saturación, Protección Civil ha habilitado en la cercana localidad de Los Barrios un espacio de espera con zonas de sombra



donde los vehículos podrán esperar hasta el momento del embarque, en cuyo acondicionamiento se han invertido más de 200.000 euros.

Para atender las necesidades de los viajeros, el Puerto ha contratado auxiliares y ayudantes que trabajarán, organizados en tres turnos, clasificando los automóviles según su destino y encauzándolos por el itinerario establecido para embarcar. También la plantilla de atención e información al cliente se ha visto reforzada, por lo que más de 600 personas trabajan estos días en la Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras.

En definitiva, hablamos de un operativo que, año tras año, concentra gran número de recursos, tanto humanos como materiales, con el objetivo común de que la Operación Paso del Estrecho trascorra dentro de la mayor normalidad posible. ■

A. MUNGUÍA

Fotos: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALGECIRAS

Los ingenieros navales analizan en Gijón

FACTORES DE RIESGO en el transporte marítimo



La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) reunió los últimos días de mayo en el Palacio de Congresos de Gijón a representantes del Ministerio de Fomento, del Ministerio de Medio Ambiente, de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), y de la Universidad para debatir la mejora de la seguridad en la navegación. Bajo el lema "Factores subestándar en el negocio marítimo", los expertos expusieron la problemática situación en que se encuentra esta actividad económica derivada de la existencia de factores subestándar en el transporte marítimo y los riesgos que éstos suponen para la seguridad, el medio ambiente y el comercio en igualdad de condiciones; factores todos que han colocado al sector marítimo en una situación de desprestigio.

El congreso, que se enmarca en una serie de foros temáticos marítimos, pretende llevar a cabo una labor de divulgación e intercambio de conocimientos relacionados con el mar que permita mejorar la imagen del sector marítimo, que a pesar de su importancia económica, es asociado por la población a sonados accidentes contaminantes como los tristes ejemplos de los petroleros Prestige o Erika. El transporte marítimo se desarrolla en el mar, un medio por su naturaleza hostil que pone en situación de riesgo al buque, a la tripulación y pasajeros, al cargamento y al medio ambiente marino y los intereses de terceros en caso de derrame de la carga.

Estos accidentes se deben a la presión



Raul Gutiérrez



Los accidentes se producen debido a la presión por reducir costes, que fuerza hacia una política de “mínimo cumplimiento” de las normas

por reducir costes que impelen hacia una política de “mínimo cumplimiento” de las normas que produce, como resultado, la existencia en el mercado de elementos subestándar. Entre los posibles elementos subestándar están: el buque, la bandera, la tripulación, el armador, los astilleros (de construcción y reparación) e inspecciones inadecuadas (ya sean por parte de Sociedades de Clasificación, Estados de bandera, PSC, etc.). De esta forma, los armadores y sus buques no son los únicos elementos subestándar en el negocio marítimo. Como apuntó la subdirectora de Navieros Españoles (ANAVE), Elena Seco, *también hay que señalar a las pruebas de calidad deficientes de algunas construcciones nuevas de ciertos astilleros de reciente creación. La aplicación de políticas muy encami-*

nadas a la reducción de costes, unida a la falta de experiencia, repercuten muy seriamente en la construcción del buque. A estos factores hay que añadir algunos Estados de bandera, Sociedades de Clasificación e incluso inspectores de control por el estado del puerto que incumplen sistemáticamente sus obligación de verificación y control.

OPACIDAD ADMINISTRATIVA

Los factores de inseguridad se deben en gran parte a la falta de transparencia o anonimato en los detentadores de la explotación de buques. Esta opacidad permite la navegación de “buques subestándar” que incrementan la inseguridad del transporte marítimo. Para combatir esta situación, según José María Alcántara, consejero ejecutivo del Comité Marítimo Internacional, *la solución sería elevar el objetivo de la lucha contra el “subestándar shipping” al rango imperativo de orden público internacional, cuya observancia habría de prevalecer sobre las normas competenciales de países y organismo supranacionales.*

Hasta el presente, como recordó Alcántara, se ha buscado avanzar en la lucha contra esta opacidad a través del intercambio de información entre aseguradores marítimos. Mediante un rápido y debido acceso a la información resultante de controles e inspecciones técnicas se puede obtener una transparencia que cierre el empleo al “tonelaje basura”. Pero estas prácticas se enfrentan con el obstáculo de los contratos en el ámbito privado y el derecho a la competencia, con lo que la situación no apunta hacia un cambio radical.



Además de la falta de transparencia hay otro factor directamente relacionado con los accidentes de buques subestándar: los pabellones de conveniencia. El registro de conveniencia denomina el amparo que otorgan algunos países para navegar bajo su bandera a todo armador o empresa armadora que lo desee. Estos registros reducen al mínimo los requisitos sobre la situación del barco, medidas de seguridad, tripulación, etc., haciendo caso omiso respecto a las reglas internacionales tanto para la pesca como para el transporte marítimo. La Unión Europea es la potencia con el número mayor de barcos inscritos en este tipo de registro. Entre los países que encabezan el registro de buques foráneos bajo su pabellón se encuentran: Belice, Honduras, Panamá, Bahamas, San Vicente, Chipre, Bolivia, Guinea Ecuatorial, Sierra Leona y Camboya entre otros. Cabe destacar que tres de estos registros –Panamá, Liberia y Bahamas– abanderan entorno al 40 por ciento de la flota mercante mundial. Ante este panorama, el doctor en Ingeniería Naval y licenciado en Derecho, Pedro Suárez Sánchez planteó en su ponencia la cuestión de si hay manera de luchar, bajo el punto de vista del derecho internacional, contra la existencia de tales registros. La pregunta quedó sin respuesta, aunque apuntó la posibilidad de utilizar los diversos sistemas regionales de control del estado de puerto para impedir o dificultar la navegación de los buques que incumplan los convenios marítimos.

TRIPULACIONES

Otro factor de riesgo analizado en el foro fue el de las tripulaciones. Sobre este tema hablaron

Los registros de conveniencia reducen al mínimo los requisitos sobre la situación del barco, medidas de seguridad, tripulación, etc., haciendo caso omiso respecto a las reglas internacionales tanto para la pesca como para el transporte marítimo

los profesores Javier Montes y José M. Cuetos, del Departamento de Ciencia y Tecnología de la Universidad de Oviedo, quienes dividieron el personal a bordo de los buques según la edad de los buques. De esta forma, los armadores de buques nuevos de gran tamaño con alto nivel tecnológico cuenta con un personal altamente cualificado y especializado. Estos barcos, principalmente petroleros, quimiqueros, gaseros, buques de cargas especiales, buques de alta velocidad de carga o pasaje y cruceros, aunque suelen estar registrados en banderas de conveniencia o en los segundos registros de sus países (Canarias en nuestro caso) cuentan con tripulaciones de alta cualificación. Este grado de cualificación de la tripulación está directamente relacionado con la edad del barco. Así, los buques de segunda o tercera mano (incluso más), de tamaño medio a pequeño (alguno grande también), que cuenta con poca tecnología son tripulados por personal con poca cualificación. La combinación de ambas circunstancias –buques viejos con poca tecnología y tripulaciones poco cualificadas– crean una situación de alta inseguridad en el transporte marítimo que no sólo amenaza la vida de sus tripulantes sino también a terceras personas en el caso de contaminación del medio ambiente marino y costero (caso del *Prestige*).

ACCIDENTES MARÍTIMOS

El análisis retrospectivo de las estadísticas de accidentes marinos confirman, de acuerdo con los datos expuestos por Rafael Gutiérrez, ingeniero naval y presidente del grupo de trabajo sobre el Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible,

la relación directa y exponencial entre pérdidas de buques y accidentes graves por un lado y la edad de los buques por otro. Para Gutiérrez, *solamente con las más enérgicas actuaciones en materia de inspección y reconocimiento de buques por las autoridades de abanderamiento y por las sociedades de clasificación, junto con la actuación periódica de los buques existentes para que cumplan con las normas aplicables a buques nuevos, podrán hacer converger los niveles de seguridad de los buques más antiguos con los de los más modernos.*

Las estadísticas muestran que en la actualidad, los buques que cumplen con las normas de construcción y mantenimiento, sufren raramente accidentes graves que no sean motivados por un error humano. Por lo dicho, el énfasis debería ponerse no tanto en el endurecimiento de las normas de construcción de los buques como en el control del cumplimiento de las normas ya existentes. Sería conveniente promover mejoras de proyecto y construcción que hagan más fácil el mantenimiento, inspección y operación segura del buque como: mejores recubrimientos de tanques, mayor accesibilidad a espacios limitados y mejoras en la relación hombre-máquina que eviten errores de los operadores.

Como conclusión al congreso sobre la problemática derivada de la existencia de diferentes factores subestándar en el transporte marítimo se propusieron diferentes medidas para dificultar cada vez más la operación de quienes incumplen las normas poniendo en peligro la seguridad. Entre estas medidas están la contratación de tripulaciones con la más alta cualificación y más larga experiencia para evitar el incremento de incidentes importantes debidos al crecimiento constante de la flota, ya que de acuerdo con las estadísticas la pérdida de buques mercantes e incidentes graves de contaminación marina están disminuyendo mientras que aumentan los incidentes menos graves.

También se abogó en el foro por la erradicación de los diferentes elementos subestándar del transporte marítimo, aunque no se plantearon formulas para ello, ya que se calificaron la lucha contra los registros libres -aunque se pidió que a los registros y a los Estados con bandera de conveniencia se les exija el cumplimiento de sus obligaciones de control-, y el establecimiento de una limitación general de la edad de los buques como medidas que pueden tener efectos contraproducentes.

La mejor forma de seguir progresando en la eliminación de los elementos subestándar se basa en continuar la tarea de la OMI en la mejora permanente de los convenios y la mejora de su implantación y aplicación práctica por los Estados y empresas. En este sentido habría que



tener clasificado el buque con una Sociedad reconocida y auditada por la OMI y contar con seguro de responsabilidad contemplado en el Protocolo de 1996 al Convenio de Limitación de la Responsabilidad Civil de 1976. También se pidió el reforzamiento del papel de las Sociedades de Clasificación y en el ámbito de las tripulaciones se hizo hincapié en que las empresas armadoras deben de potenciar la formación permanente (tanto presencial como a distancia); concienciar a los niveles superiores de gestión de la necesidad de implantación de una cultura de la seguridad de la empresa; y finalmente, una amplia y mejor familiarización de los nuevos tripulantes con su centro de trabajo (el buque). ■ J. M. S.

RETANDO AL MAR

La Agrupación de Percebeiros a pie y a flote de Baiona apuesta por un futuro sostenible a través de la comercialización

Según Susana González, la agrupación ha permitido incrementar los ingresos de los asociados, poner en el mercado un producto de calidad asegurando su abastecimiento y plantear iniciativas comerciales

Los percebeiros de Baiona, que hasta que ocurrió la catástrofe del Prestige era un sector desorganizado y conflictivo, decidió, tras el accidente, agruparse, elaborar un reglamento y elegir una junta directiva que liderara el camino hacia un futuro sostenible que pasa por la extracción de un producto de máxima calidad, por cierta intervención en la venta a través del establecimiento de un precio mínimo y por la diversificación comercial.

Una de las asignaturas pendientes de la pesca de bajura ha sido la comercialización de las capturas y la gestión de las pesquerías. Para afrontar este reto la cofradía de pescadores La Anunciada de Baiona ha puesto en marcha va-



rios planes de explotación de recursos para el percebe, navaja, erizo y almeja que fueron presentados durante la VIII Asamblea de Cofradías durante el pasado mes de febrero en Madrid.

Esta corporación de derecho público cuenta con algo más de 300 miembros, de los cuales dos tercios son tripulantes de las 93 embarca-



ciones dedicadas a la pesca de bajura y el resto se dedica al marisqueo. De los 93 barcos, dos tercios tienen entre doce y quince metros de eslora y llevan a bordo entre dos y cuatro marineros. El tercio restante (33) son pequeñas planeadoras de poliéster que pescan y cuentan con Permex de percebe (74 plazas). Además, la



cofradía cuenta en la actualidad con 48 personas que se dedican al marisqueo tanto de playa como del percebe. Este grupo está compuesto por mujeres, con la excepción de dos hombres que también cogen percebe.

El futuro de estos percebeiros y percebeiras, que en la actualidad se presenta esperanzador, no ha estado exento de dificultades que culminaron con el hundimiento del Prestige.

ACUERDOS Y MEDIDAS

Este accidente impulsó la organización de este colectivo mediante el establecimiento de la agrupación cuya primera medida, como ha comentado a esta publicación la presidenta de la Agrupación de Percebeiros de Baiona, Susana González, fue combatir el furtivismo mediante la contratación de un servicio de vigilancia propio para controlar y proteger el recurso del que todos viven. La tarea, como recuerda la presidenta, *no fue fácil por que, en primer lugar, los intereses por el crustáceo no son los mismos para las embarcaciones que dispone de la "alternancia de artes", y los percebeiros a pié, que únicamente se dedican a la extracción del percebe. Los percebeiros a flote si no encuentran renta-*



ble la captura del crustáceo, pueden dedicarse a capturar otro recurso.

Otro medida que han tenido que afrontar las percebeiras –hoy todavía no resuelto del todo– es el fuerte machismo del sector pesquero. Según Susana González, *a las mujeres no se nos quería en un trabajo que era de hombres.* Así, el compartir la actividad extractiva ha sido causa de constantes enfrentamientos. Valga como ejemplo el hecho de que la cuota de percebe que podían extraer las mujeres era inferior hasta hace unos años que la extraída por los hombres o que el producto capturado por las mujeres era separado del de los hombres durante la venta en lonja. Esta diferencias de género establecidas por un sistema machista imperante en este sector se van eliminando poco a poco. En la actualidad, como reconoce la percebeira, *tenemos la misma cuota de captura, accedemos a las mismas rocas y el percebe se subasta mezclado.*

La Agrupación también ha tenido que negociar un acuerdo con los bateiros para terminar con actividades que perjudicaban el producto. Los bateiros quitaban la mejilla en la costa con el consiguiente perjuicio para el percebe que comparte hábitat con este recurso. Tras una serie de reuniones, bateiros y percebeiros acordaron que fueran los últimos los que controlaran la cantidad y la zona dónde se extrae la mejilla. De esta forma, se pone cuidado para no perjudicar al percebe y la venta de la mejilla se realiza a través de la lonja por un precio estipulado.

La organización, a través la Agrupación, ha permitido a estas mujeres y hombres obtener un mejor precio de venta del percebe al fijarse desde Agrupación no sólo un precio mínimo de venta sino también la cantidad de crustáceo que se lleva a lonja. Además, como afirma la presidenta, *nos hemos profesionalizado al seleccionar mejor el percebe a la hora de extraerlo, respetando mucho más el recurso, estableciendo topes brutos y limpiando y seleccionando el crustáceo en lonja. Lo que hace que tengamos mejor control sobre el recurso.* Este

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERMISOS

Modalidad	1999	2000	2001	2002*	2003*	2004	2005	2006	2007	2008
A flote (barc/trip)	33/74	33/74	33/74	33/74	33/74	33/74	33/74	33/74	33/74	33/74
A pie	85	90	87	78	75	70	63	56	54	48

* Cerrado por el Prestige, desde el 4 de diciembre hasta el 28 de abril de 2003



proceso de profesionalización ha permitido la disminución del furtivismo y el incremento del precio de venta ha dado como resultado una mejora sustancial de los ingresos estos trabajadores y trabajadoras. Así, el precio medio de venta ha pasado de entorno a 10 euros por kilo que se pagaba por el percebe cogido en la modalidad de a pie en 1999 a más de 33 euros que se pagó el año pasado por la misma canti-

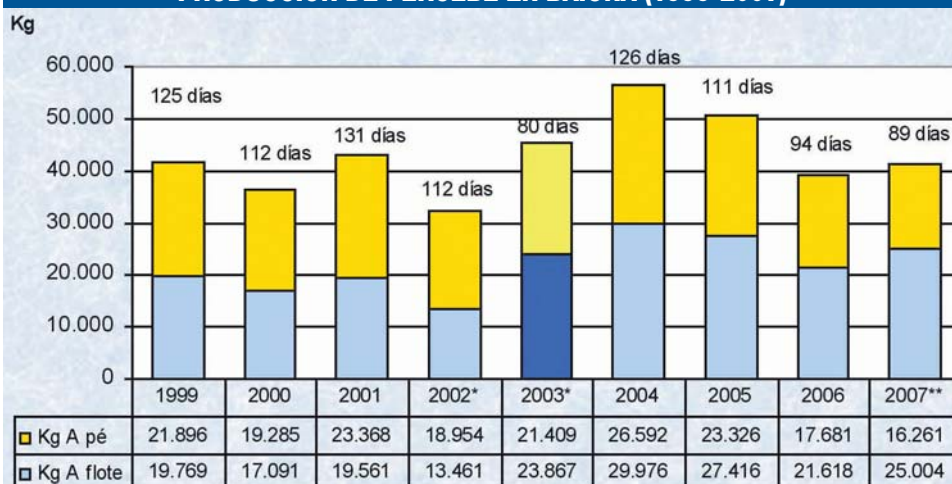


dad. Un incremento similar ha experimentado el producto extraído por los tripulantes de las barcas que ha pasado de 16,21 euros de media por venta en lonja en 1999 a los más de 40 euros que se pagaron el año pasado. Este incremento en la venta ha supuesto mejorar las retribuciones reduciendo el número de horas que trabajan ya que al tener topes –que son respetados– una vez extraída la cantidad y limpiada en lonja se termina la actividad. Otro efecto positivo relacionado directamente con la reducción del número de horas y días extrayendo el crustáceo es la reducción del número de accidentes laborales.

EL PERCEBE LARGO

Esta tranquilidad laboral y salarial, a su vez, hace que desde la Agrupación se hayan planteado resolver problemas como la invasión que se está produciendo en casi todo el litoral gallego del percebe largo. Este tipo de percebe es menos apreciado por los asentadores

PRODUCCIÓN DE PERCEBE EN BAIONA (1999-2007)





ya que no tiene la misma calidad y dura menos tiempo fresco y, por tanto, se vende en lonja a un precio más bajo, lo que lleva a todos los percebeiros a dejarlo en la roca mientras extraen el otro tipo. Esta circunstancia ha producido una invasión de este tipo de crustáceo que al no ser extraído desova y se va extendiendo por todo el litoral. La solución al problema pasa por extraerlo para su comercialización. Con este objetivo la Agrupación de Percebeiros ha puesto en marcha distintos proyectos entre los que destacan el enlatado del crustáceo largo, la elaboración de paté y pastel de percebebe.

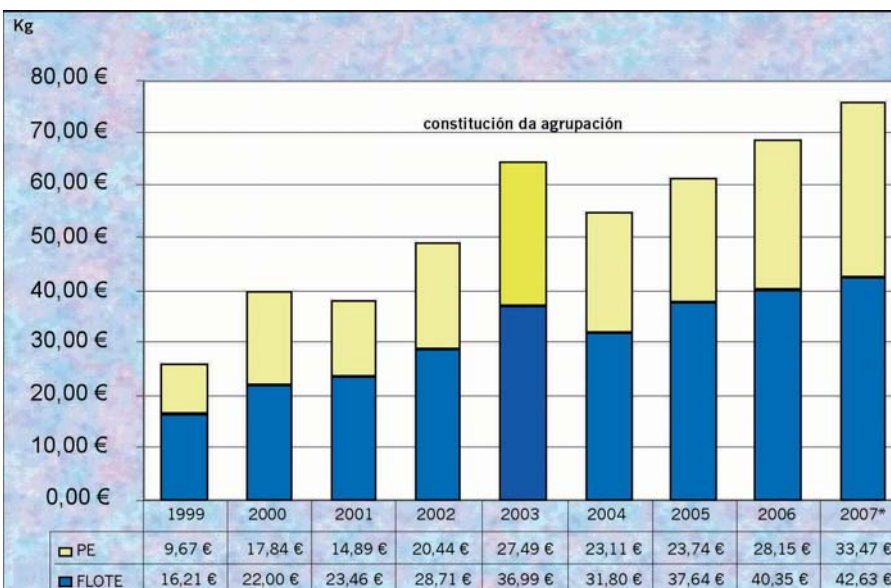
El primer proyecto de transformación, como afirma Susana González, se inició en el año 2004 cuando desde la agrupación y con asis-



tencia técnica del pósito iniciaron los contactos con distintas conserveras para enlatar el producto tal cual. El percebe fresco se lleva a la empresa conservera y ésta se encarga de limpiarlo, cocerlo, enlatarlo y devolverlo a la cofradía para que la corporación lleve a cabo su comercialización. Los percebeiros, por tanto, contratan los servicios de la conservera para transformar el crustáceo manteniendo en todo momento el control de la comercialización del producto. En este momento este proyecto ha quedado parado ya que los percebeiros de Baiona, Bueu y A Guarda con la colaboración de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco) han puesto en marcha la producción de paté y pastel de percebebe.

El proyecto desarrollado por Anfaco ha dado como resultado la presentación a los responsables de las cofradías unas recetas para la transformación del percebebe en paté y pastel. La diferencia de estas terminaciones, como señala la presidenta de la agrupación de Baiona está en la caducidad del producto, ya que hay poca diferencia a la vista. El pastel es para presentación en fresco y el paté para consumo a más largo plazo. En la actualidad ya está en marcha el siguiente paso del proyecto que es la realización de un estudio de mercado para conocer la demanda de las distintas presentaciones y los posibles puntos de venta. Esta información facultará a la agrupación para decidir que cantidad de producto puede extraer cada persona para ser transformado por las conserveras. El primer proyecto fue financiado por la Administración Central Pesquera. Y para financiar el estudio de mercado, desarrollado en la segunda parte del proyecto, los percebeiros han presentado distintas propuestas a la Consejería de Pesca para su financiación tales como conocer la salida comercial de estos productos; saber la cantidad de percebebe largo que hay en la costa; analizar la posibilidad de crear una máquina para transformar el crustáceo directamente en la cofradía o si, por el contrario, sería más idóneo dejar esta parte de la producción a las empresas conserveras y pagar este trabajo. Por el momento, los resultados son prometedores permitiendo a las cofradías implicadas seguir trabajando e investigando en el proyecto.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO POR MODALIDAD DE EXTRACCIÓN



RESULTADOS ESPECTACULARES

La creación de la Agrupación de Percebeiros de Baiona ha permitido, según la presidenta, mejorar los ingresos mensuales de los asociados, poner en el mercado un producto de mayor cali-



dad, asegurar el abastecimiento del producto en el mercado, y poder presentar a las administraciones proyectos que permitan a los percebeiros a jugar un papel importante en la comercialización. Antes de formar la Agrupación cada percebeiro trabajaba donde quería y vendía donde podía. El resultado era que el producto estaba esquilado, el mercado estaba saturado y el precio de venta era muy bajo. Se trabajaba siempre que dejase el mar, recuerda González, *durante la marea de la mañana y la tarde y los fines de semana también. El precio era tan bajo que había que quitar cerca de treinta kilos de percebe diarios para ganar un sueldo entorno a 100.000 pesetas al mes (600 euros)*. Como consecuencia, muchos percebeiros optaron por enrolarse en barcos y otros por buscar otra for-

ma de ganarse la vida ya que el percebe no daba para vivir. Legalmente estaba todo articulado, pero, como señala Susana González, *la realidad era que nadie respetaba nada. Desde que el producto empezó a venderse en lonja y los compradores no pudieron comprar por negro, no tuvieron más remedio que comprar en lonja.*

AUMENTO DE PERMISOS

En la actualidad, debido a este proceso de organización realizado por este colectivo, la Cofradía de Baiona ha solicitado a la administración autónoma que amplíe el número de permex para la modalidad de a pie en veinticinco, creando, de esta forma, otros tantos puestos de trabajo. Esta circunstancia se debe a que la evolución del número de permisos (permex) pa-

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO POR ZONAS

	TOTAL	1999	2000	2001	2002*	2003*	2004	2005	2006	2007
FLOTE	Zona I	21,10 €	24,83 €	27,98 €	34,09 €	43,80 €	43,96 €	48,12 €	56,73 €	51,90 €
	Zona II	13,38 €	22,22 €	20,41 €	28,19 €	33,20 €	25,17 €	34,66 €	32,97 €	36,30 €
	Zona III	14,16 €	18,95 €	21,98 €	23,85 €	33,98 €	26,28 €	30,15 €	31,36 €	39,70 €
PE	Zona I	12,10 €	19,62 €	17,20 €	22,83 €	30,43 €	30,66 €	30,03 €	36,82 €	41,70 €
	Zona II	7,49 €	18,76 €	12,82 €	20,45 €	26,73 €	19,62 €	22,19 €	25,53 €	29,40 €
	Zona III	9,41 €	15,15 €	14,65 €	18,05 €	25,31 €	19,04 €	19,01 €	22,11 €	29,30 €

* Cerrado por el Prestige, desde el 4 de diciembre hasta el 28 de abril de 2003



tos períodos al máximo para coger lo más posible tomando riesgos que en ocasiones han tenido consecuencias trágicas y, por otro lado, no obteniendo buenos precios de venta debido a no estar organizados y no contar con un precio mínimo de venta.

Aunque todavía haya furtivismo en Baiona el porcentaje sobre lo extraído es pequeño y no afecta a la Agrupación ya que los asentadores van a comprar a la lonja. El furtivismo, que esta zona es menor que en otros puntos del litoral gallego, no es fácil de erradicar ya que todavía pervive la noción de que “el mar es de todos, y lo que se recoge es de cada uno”. En la actuali-

ra extraer el crustáceo es diferente para las modalidades de a flote y a pie ya que los permex en la primera modalidad no varían al estar asociados a la embarcación (si el barco realiza actividad pesquera mantiene los permisos con independencia de los cambios que se produzcan en los marineros o si el la embarcación es vendida). Por el contrario, en la modalidad de a pie el permex es personal e intransferible; así, si una persona deja de ejercer se pierde el permiso para siempre. Debido a esta circunstancia en la cofradía se ha pasado de las 90 personas que cogían percebe a pie en el año 2000 a las 48 actuales. El censo de percebeiros de la agrupación supera los 120 aunque no es una cantidad fija debido a que las embarcaciones que capturan el crustáceo enrolan y desenrollan percebeiros puesto que el Permex que expide la Xunta es para la embarcación y no a nombre del tripulante. A pesar de la disminución experimentada desde el año 2000 al 2007 en el número de percebeiros en la modalidad de a pie, que ha pasado de 90 personas a las 48 actuales, la evolución de la producción se reducido únicamente en un 25 por ciento pasando de las cerca de 22 toneladas de 1999 a las más de 16 del pasado ejercicio.

Otro dato a tener en cuenta en relación con la producción es el número de días al año que extraen el crustáceo y el número de horas que trabajan cada día. En el pasado, los hombres y mujeres que extraen percebe lo hacían durante las dos mareas vivas del mes (entre 8 y 10 días al mes) extendiendo es-



Un cangrejo peculiar y delicioso

El percebe, que se caracteriza por desarrollarse sujeto a las rocas en zonas acantiladas, se captura durante las dos mareas vivas del mes -entre ocho y diez días en total-. La calidad de este cangrejo que vive cabeza abajo pegado a la roca, no depende de su longitud ni del grosor del péndulo, ya que estas medidas dependen del lugar donde vive el percebe (más grueso y corto donde más bate el mar). El percebe habita en la zona intermareal (franja de las rocas que queda al descubierto en las bajamares), y en las zonas infralitoral (franja que no queda al descubierto en las bajamares, pero que está próxima a la superficie). Este crustáceo inaccesible -al estar prohibido el uso de equipos de buceo para mariscar- actúa como reserva reproductora expulsando miles de huevos que serán los percebes que año tras año recubran las rocas superiores. La extracción responsable -de acuerdo con estudios realizados- requiere que los percebeiros dejen abundantes grupos dispersos de varios percebes cuando raspan las rocas, en vez de limpiarla totalmente; de esta forma, las crías se adherirán sobre el pé-

dulo de sus congéneres, una vez que abandonan su vida larvaria libre. Este sistema denominado “entresacado” permite una recolección muy superior. En el mercado se presenta unido a la roca de donde procede en la que han estado fijado durante seis meses.

El aumento de la demanda de este producto creció notablemente en la década de los 70 cuando experimento un aumento de su valor comercial.

La costa de Baiona, que tiene un total de 42 kilómetros -desde el Monte Ferro hasta Santa María de Hoya- está dividida en tres zonas que son explotadas rotativamente. Por consiguiente, mientras se extrae el crustáceo en una se dejan las otras dos para que se vayan recuperando. De acuerdo con los datos del pósito, la zona I destaca por su mayor producción de percebe tanto en la modalidad de a flote como a pie. Esta zona siempre ha dado más cantidad de percebe y de mejor calidad que las otras dos aunque no sea la de mayor extensión.

De acuerdo con el Reglamento de la agrupación, cada persona puede capturar un total de siete



kilos brutos (percebe con mejilla, algas, piedra, etc.) y conoce los días y la zona en la que tienen que trabajar. Después, en la lonja, tras la limpieza del producto, los siete kilos quedan entorno a cinco kilos netos. De acuerdo con la cifras de la cofradía, esta agrupación vende en lonja en torno a 40 toneladas de este crustáceo. Esta limitación ha permitido la selección producto lo que ha llevado a dejar siempre en la roca un percebe largo de peor calidad que ha ido invadiendo toda la costa. Para resolver el problema hay que coger el percebe y darle salida comercial. Una opción es la comercialización de percebe cocido y enlata-


do para su distribución y venta como delicatessen-gourmet. Esta idea propuesta por los mismo percebeiros de la cofradía será utilizada tanto para dar salida a los descartes que no tienen salida en la venta en lonja como para este tipo de percebe más largo. Otra forma de comercializar el crustáceo es a través de la elaboración de paté y pastel de percebe. La cofradía ha registrado la marca y durante el presenta año planea realizar una campaña de difusión y promoción del percebe enlatado. Otra experiencia que la cofradía está valorando es la producción de paté de erizo que en la actualidad trabajan sobre pedido. ■ J.M.S.

dad, la idea es que si el mar es de todos, éste tiene que ser gestionado por la administración a través de leyes especiales de derecho público. Esto evitaría el flujo de producto ilegal que llega a la cadena de comercialización y restauración.

El precio que se paga por el producto está alcanzando precios espectaculares ya que la calidad es muy alta y la cantidad está regulada. La evolución del precio del producto ha experimentado un claro aumento en los últimos ocho años al haberse establecido un precio mínimo de venta, que si no se alcanza el producto se retira de la venta. El precio del producto depende de la calidad y esta, a su vez está relacionada con la zona. De esta forma como muestra el cuadro el precio medio del producto extraído en la zona I obtiene el precio de venta más alto. Las zonas II y III han experimentado una evolución muy pareja en el precio de venta, que, aunque también se ha elevado, no lo ha hecho en el mismo porcentaje.

Desde la cofradía de Baiona se destacan como logros importantes la implicación de los percebeiros en la toma de decisiones que, por lo general, se toma en reuniones mediante sufragio universal. Esto ha creado una concienciación de grupo que trabaja por el bien de todos y respetando el medio y el producto del que viven. Además, al tener dominio sobre el recurso han reducido su dependencia de los compradores obteniendo precios inimaginables hace sólo unos años. La agrupación de las percebeiras y percebeiros resalta que los logros son posibles si se trabaja por objetivos comunes. ■

**JESÚS M. SALAMANCA
FOTOS: COFRADÍA DE BAIONA. J. DANIEL**



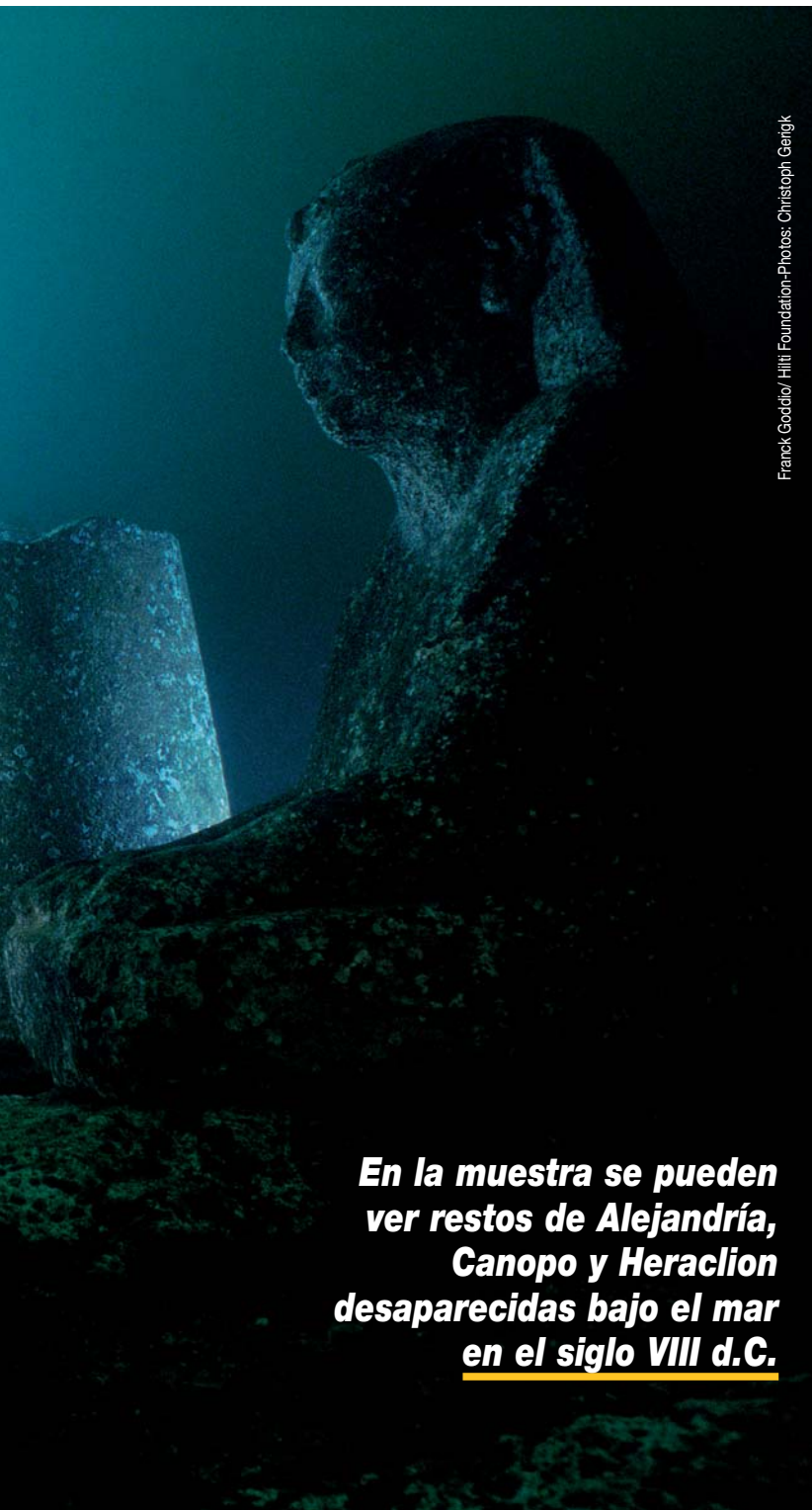
Piezas egipcias halladas
en el Mediterráneo, ahora
en Madrid

HISTORIA SUMERGIDA

Unas 500 piezas rescatadas del fondo del mar, que van desde monedas y joyas pasando por objetos domésticos y de culto –entre ellos pequeñas anclas que los marineros ofrecían a los dioses para protegerse de los peligros del mar–, forman parte de la exposición “Tesoros Sumergidos de Egipto” que, hasta el 28 de septiembre, se exhibe en el antiguo Matadero de Legazpi, de Madrid, último destino antes de regresar a Egipto después de su periplo por algunas ciudades europeas. Gracias a los hallazgos que el arqueólogo Franck Goddio hizo en los años 90, podemos contemplar objetos milenarios y de gran valor arqueológico de las desaparecidas ciudades de Alejandría, Heraclion y Canopo.

La grandiosidad de algunas de las piezas y su excelente estado de conservación, a pesar de que han permanecido en el fondo marino miles de años, asombran al visitante nada más entrar en la muestra. Los efectos sonoros y visuales del montaje permiten ubicarse en el contexto en el que se desarrollaron los trabajos submarinos que han permitido sacar a la luz 1.500 años de la historia Egipto, desde el 700 a.C hasta el 800 d.C.

La riqueza del cruce de culturas que tuvo lugar en esta zona se aprecia en todos y cada uno de los objetos que conforman la exposición, una pequeña



Franck Goddard/Hilti Foundation-Photos, Christoph Geigik

En la muestra se pueden ver restos de Alejandría, Canopo y Heraclion desaparecidas bajo el mar en el siglo VIII d.C.



Jesús NAVARRO



Jesús NAVARRO

parte de las 4.000 piezas que componen los descubrimientos de un numeroso grupo de profesionales relacionados con la arqueología submarina, en colaboración con el Instituto Europeo de Arqueología Submarina.

La exposición, que ocupa más de 4.000 metros cuadrados, abarca períodos de las últimas dinastías faraónicas de las épocas Ptolomeica, Romana y Bizantina así como los inicios de la época islámica, y constituye una pequeña parte de lo que se considera un descubrimiento arqueológico comparable en importancia al de Pompeya.

Los hallazgos están relacionados con el legen-

Arriba, a la derecha, estatua de grandes dimensiones de Hapi, rey del Nilo, acompañado de la reina ISIS con cabeza de cobra. Debajo, espejos y utensilios de la época que forman parte de la exposición.

dario puerto de Alejandría y las cercanas Heraclion y Canopo, todas ellas de gran tradición en tráfico marítimo y comercial y que desaparecieron, completamente o en parte, bajo el mar Mediterráneo en el siglo VIII d.C como consecuencia de la crecida del nivel de mar y de otros desastres naturales.

Grandes estatuas, esfinges, estelas, jeroglíficos, orfebrería, artículos de joyería y culto, como las anclas que los marineros ofrecían a los dioses para protegerse de los peligros del mar, utensilios de uso doméstico y monedas, algunas con la efigie de Alejandro Magno, componen esta rica exposición que permite hacerse una idea bastante exac-



Franck Goddio/ Hilti Foundation-Photos: Christoph Gerigk



ta de la sofisticación de las culturas que habitaron en esta zona siglos atrás.

MADRID, ÚLTIMO DESTINO

La muestra cierra en Madrid su periplo europeo tras visitar Berlín, Bonn y París, con gran éxito de público. Cuando el 28 de septiembre el antiguo Matadero de Madrid cierre sus puertas, las piezas que conforman esta colección volverán a Egipto. De hecho, es la primera vez que el Gobierno egipcio permite la salida de sus fronteras de un conjunto de piezas tan importante.

El arqueólogo Franck Goddio y su equipo –formado por arqueólogos, ingenieros, restauradores y buzos–, apoyados en una sofisticada y potente tecnología, han estado trabajando en esta zona desde 1991 y, especialmente durante la última década, en el yacimiento del Portus Magnus, en Alejandría, y en la Bahía de Abukir.

Gracias a estos descubrimientos arqueológicos sabemos, entre otras cosas, que la extensión del puerto de Alejandría era de aproximadamente 600 hectáreas, o que las ciudades conocidas por los textos en griego como Heraclion y en egipcio como Tonis, eran la misma ciudad.

Las piezas que conforman la exposición “Tesoros sumergidos de Egipto” han permanecido en el fondo del mar Mediterráneo durante cientos de años cubiertos por sedimentos arrastrados por el Nilo, lo que ha servido para protegerlos durante todo este tiempo. Gracias a ello, estos tesoros nos han llegado en el excelente estado de conservación al que se hacía mención anteriormente.



Franck Goddio/ Hilti Foundation-Photos: Christoph Gerigk

“Naos de las décadas”, una de las piezas más relevantes de la muestra por la información que contiene en sus paredes.

La importancia y belleza de las obras expuestas hace difícil destacar unas sobre otras. En Canopo, ciudad que desapareció en parte y, que según estos últimos estudios se fundó antes que Alejandría, cabe destacar el hallazgo de la Naos de las décadas: una pequeña capilla monolítica que albergaba la estatua de un dios, en este caso el Rey Shu. La singularidad de esta pieza reside en la inscripción de una de sus paredes, donde se ofrece un calendario egipcio de 365 días, acompañado de unos breves textos astrológicos, lo que hace que sea también una pieza precursora en el campo de la astrología.

Otra de las piezas fundamentales localizadas en este yacimiento, y que puede observar en esta exposición, es la cabeza gigante del dios Serapis, con reminiscencias de Zeus y de Osiris,



Franck Goddio/ Hilti Foundation-Photos: Christoph Gerigk



Jesús NAVARRO

Esfinges egipcias

cuyo culto se extendió gradualmente entre griegos y egipcios, llegando a ser extremadamente popular, tanto dentro como fuera de Egipto.

Tres estatuas dominan la muestra por su tamaño y estado de conservación. Una de ellas representa a Hapi –dios de la crecida del Nilo y símbolo de la fertilidad y la abundancia–, la más alta hallada hasta ahora en Egipto. Junto a ella, dos esculturas colosales de granito rosa que representan a la reina Isis y a un rey con cabeza de cobra, todas ellas de más de cinco metros de altura.

Una imagen de la que se supone que es la reina Arsionóe realizada con la técnica de los “paños mojados” y tallada en piedra negra en el siglo III a.C., ocupa un lugar preferente en la muestra. Puede ser la más bella del mundo, ha afirmado el propio Franck Goddio al ser preguntado por esta pieza, una de sus favoritas.

Al rescatar del mar la estela de granito negro descubierta en la zona del yacimiento de Heraclion, y las inscripciones que ésta contiene, se ha podido determinar que Tonis y Heraclion fueron la misma ciudad. Antes del nacimiento de Alejandría, fue el puerto de entrada más importante de Egipto. Su ubicación, cerca de la desembocadura oeste del Nilo y sus grandes muelles, pone de manifiesto esta relevancia portuaria como espacio fronterizo y aduana clave para Egipto.

De este yacimiento emergió también la Estela Ptolomeo, datada en la segunda mitad del siglo II a.C. Sorprende por sus enormes dimensiones, que alcanzan los seis metros de altura y las 16 toneladas de peso.



Franck Goddio/ Hilti Foundation-Photos: Christoph Geigik

ALEJANDRÍA, COMPLEJO PORTUARIO SIN RIVAL

Alejandría, además de ser una meca cultural, albergó el puerto comercial más importante de la antigüedad, hecho éste que permitió la difusión de sus ideas a otros pueblos. Ubicada en el mar Mediterráneo, estaba conectada por su parte interior con el mar Rojo y el océano Índico, por lo que contaba con dos puertos.

Las exploraciones del arqueólogo Franck Goddio y su equipo no sólo han destapado objetos de culto y arte de estas civilizaciones sino que, gracias a las excavaciones realizadas en la zona, se ha podido determinar mejor la topografía del Portus Magnus, tal como era en la época romana, y conocer algo más sobre las complejas instalaciones de marina mercante con que contaba la ciudad, con varias áreas de muelles. En palabras de este arqueólogo, el área del puerto de Alejandría muestra la inteligencia, la destreza en ingeniería y el sentido artístico de la gente de la época.

En la parte mediterránea, hacia el Este, se encontraba la zona del puerto que albergaba los muelles reales, militares y comerciales. Al oeste estaba el puerto combinado marítimo fluvial unido al Nilo por una red de canales. En este espacio se ha comprobado la existencia de dársenas para descargar las mercancías y la *Navalia*, unos enormes astilleros donde se supone se construían y reparaban barcos.

Además, se han hallado gran cantidad de restos de templos y lugares que los gobernantes dedicaban al culto. Entre ellos, santuarios dedicados a Isis, Arsionoe II o el construido por Cleopatra en honor a los Césares. A este último pertenece la cabeza de Cesarion realizada en granito negro, que también contemplamos en esta rica y sorprendente muestra del arte del Mediterráneo más floreciente de todos los tiempos. ■

A. MUNGUÍA



Franck Goddio/ Hilti Foundation-Photos: Christoph Geigik

“El área del puerto de Alejandría muestra la inteligencia, la destreza en ingeniería y el sentido artístico de la gente de la época”
(Franck Goddio)

El Parlamento gallego demanda un mayor control sobre las capturas de terceros países



Oceana

Los representantes del Partido Socialista de Galicia y Partido Popular respaldaron, en la Comisión de Pesca y Marisqueo del Parlamento gallego, una iniciativa del Bloque Nacionalista Galego que solicita al Gobierno español un mayor control sobre las descargas de pez espada de terceros países.

Medidas en defensa de la flota gallega de palangre de superficie es lo que han solicitado al Gobierno Central los grupos políticos desde el Parlamento gallego. Medidas tales como el control de las descargas realizadas en los puertos gallegos de pez espada capturados por terceros países. Y es que los 84 barcos que componen este segmento de flota, como recordó el portavoz del BNG en el Parlamento de Galicia, Bieito Lobera, están sufriendo graves problemas debido a que a las bajas cotizaciones del producto y a la falta de tripulaciones para sus buques se suma la brutal subida del combustible.

A esta grave situación se une la amenaza proveniente de las "importaciones escasamente controladas que invaden los mercados" y provocan el desplome de los precios. Los espaderos gallegos están cobrando una media de 3,5 euros en lonja, mientras que la venta al consumidor final no baja de los 20 euros.

El Parlamento gallego insta, asimismo, al

Gobierno Central a que refuerce el cuadro de personal inspector dedicado a esas revisiones.

EN EL MEDITERRÁNEO, TAMBIÉN

Una situación similar de falta de control ha sido denunciada, en el Mediterráneo, con respecto a las capturas de atún rojo por parte de la Plataforma Sindical de Inspectores de Pesca y la organización ecologista Oceana. Y añaden que ni el plan de la UE para la recuperación de la especie, ni los esfuerzos de los gobiernos implicados, son suficientes para evitar el colapso de la pesquería.

Destacan la falta de control e inspección de la Administración para solucionar el grave problema por el que atraviesa el stock de atún rojo, ya que únicamente se cuenta con 76 inspectores para todo el territorio nacional. Aunque, como señalan desde la Plataforma, el problema de la falta de control no sólo radica en el número de inspectores sino también en el sistema utilizado para el mismo. ■

Puerto de Celeiro realiza una protesta divulgativa

El constante aumento del gasóleo y el escaso o nulo incremento del precio de venta de las capturas ha llevado al sector pesquero de Celeiro, Lugo, a realizar una jornada de protesta divulgativa. Aunque pueda parecer una paradoja, una de las formas de protesta por la subida del combustible de este puerto ha sido informando a los consumidores sobre la gran diferencia que existe entre el precio pagado por el pescado en lonja (lo que pagan los asentadores) y el precio final que alcanza el pescado cuando es vendido en la pescadería del supermercado.



El pasado sábado 14 de junio la lonja de Celeiro se convirtió en un lugar de venta de merluza sin intermediarios. En este Mercado Transparente se vendieron dos toneladas de merluza en poco más de tres horas superando las expectativas más optimistas de los organizadores. La iniciativa tenía el objetivo de protestar por la situación en que la subida del precio del combustible ha puesto a la flota de este puerto; pero, la protesta, en vez de afectar negativamente a los ciudadanos –como suele ocurrir–, en esta ocasión utilizó el atractivo que supone comprar merluza de pincho con certificado de calidad en pleno paro de la flota de altura y bajura entre 1 y 10 euros por kilo para informar a los clientes sobre cuál debería de ser el precio de pescado en las lonjas.

La jornada también permitió a los consumidores comprobar las diferencias de

las capturas mediante el etiquetado ya que dentro de la carpa había grandes paneles colgados informando del precio, el calibre y el peso de las distintas piezas y un sistema de baremo establecido a través de anzuelos (de uno a cuatro) que establecía la diferencia entre los ejemplares. Así, un anzuelo indicaba buena calidad y cuatro anzuelos para calificar los individuos de gran selección. La merluza de arrastre, por su parte, contó con nudos como símbolo. En este caso hubo seis niveles organizados por otros tantos nudos. El precio de las merluzas de arrastre osciló entre los 0,85 céntimos de euro pagados por ejemplares menores a los 6,85 euros el kilo pagado por las merluzas de más de dos kilos (las de seis nudos).

Junto al pescado comprado, cada cliente recibió un folleto con información sobre el gasto a que tienen los barcos. ■

BREVES

► Tensión entre la bajura

Pescadores y armadores de numerosos puertos gallegos como Burela, Celeiro, Muros, A Coruña y Ribeira, viajaron a Malpica para mostrar ante la casa del presidente de la Federación Nacional de Cofradías, Genaro Amigo, su descontento por la decisión de desconvocar el paro de la bajura sin haber consultado. La casa de Evaristo Lareo, en la localidad de Caión, fue la siguiente parada de los manifestantes que en los dos lugares protagonizaron protestas bastante ruidosas lanzando bengalas. Amigo, que no estaba en casa en el momento de la protesta, ha criticado la forma de protestar, con amenazas y coacciones, y agradeció el apoyo recibido tanto por el presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, como de la consejera de Pesca, Carmen Gallego, para condenar los actos e interesarse por la situación.

► 20º aniversario del Parque Natural de Columbretes

El 25 de enero de 1988 se declaró, mediante un decreto del Gobierno valenciano, el Parque Natural de las Islas Columbretes como espacio protegido. Con tal motivo, la Consejería de Medio Ambiente, junto al Centro de Información de la Reserva de Columbretes, viene realizando durante este año una serie de actos conmemorativos sobre este espacio protegido de la costa castellanense. Entre los actos que quedan por realizarse figura un ciclo de seis conferencias, con la colaboración del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, sobre diferentes temas relacionados con esta reserva en la Fundación Bancaixa en Castellón, los días 16, 23 y 30 de octubre, y 6, 13 y 20 de noviembre.

► Formación para trabajadores de astilleros

La Junta de Andalucía invertirá 8,5 millones de euros en la formación de profesionales relacionados con la construcción naval. El plan afectará a cerca de 4.000 personas, pertenecientes a las plantillas de los astilleros gaditanos, a trabajadores de la industria auxiliar y a desempleados que deseen incorporarse al sector naval. Este plan formativo, reclamado desde hace



BREVES



tiempo por los sindicatos del sector, cuenta con la implicación de Navantia y está previsto que dé comienzo el próximo mes de julio.

► Evaluación pesquera en la reserva de La Palma

El Instituto Español de Oceanografía inicia una segunda serie de campañas con el fin de evaluar el efecto reserva de las especies de interés pesquero en la reserva marina de La Palma, cofinanciada por el propio IEO y la Secretaría General del Mar. Las anteriores campañas confirmaron el efecto positiva para algunas especies de alto interés pesquero, tanto en abundancia como en el aumento de las tallas medias.

► A salvo tras naufragar al sur de Canarias

El palangrero "Tuly" se hundió el pasado 11 de junio al suroeste de la isla canaria de El Hierro debido a una vía de agua. Los seis tripulantes, todos gallegos, fueron evacuados de la balsa salvavidas por el helicóptero del Servicio Aéreo de Rescate (SAR). La llamada de socorro lanzada por el patrón del palangrero movilizó al avión "Josefina de la Torre" y se enviaron a la zona los buques "Esperanza del Mar" y el "Conde de Gondomar", aunque no llegaron a intervenir. Los tripulantes, procedentes de Vigo, Ribera, A Guardia y Baiona, se encontraban en buen estado de salud y tras una breve estancia en las Palmas se trasladaron a su lugares de origen.

► El "María de Maeztu" vigila el Cantábrico oriental

El nuevo remolcador de rescate "María de Maeztu", propiedad del Ministerio de Fomento, surca ya las aguas del litoral vasco y cántabro para desarrollar labores de salvamento y lucha contra la contaminación marina. La embarcación, dotada con los más sofisticados sistemas de navegación, mejorará los tiempos de atención en caso de emergencia, podrá remolcar barcos en situación comprometida y sofocar incendios gracias a un sistema que habilita una cortina de agua para aproximarse a otras embarca-



GALICIA

Investigadores del IEO de Vigo trabajan para lograr un stock de reproductores de merluza

Los científicos del Centro Oceanográfico de Vigo han iniciado una nueva campaña de captura de merluzas para aclimatarlas a la vida en cautividad. La anterior campaña fue todo un éxito, al lograr una tasa de supervivencia del 30% a los cuarenta días de su captura, una cifra que el investigador José Iglesias considera "esperanzador".



A primeros de junio, a bordo del buque oceanográfico "Francisco de Paula", los científicos del Centro Oceanográfico de Vigo iniciaron una nueva campaña de captura de ejemplares de merluza, a fin de avanzar en el cultivo de esta especie. En estos trabajos cuentan con la colaboración del Aquarium Finisterrae de A Coruña y de la Cofradía de Pescadores de Baiona.

El sólo hecho de capturar con vida estos ejemplares de merluza ya constituye una tarea no exenta de complicación. La merluza es una especie demersal que habita en fondos profundos, y extraerla con vida es muy complicado, dado que el cambio de presión hace que se hinche la vejiga natatoria y, en algunos casos, reviente. Para evitar, en lo posible, estos proble-

mas, se intenta capturarlos a profundidades de entre 25 y 58 metros.

Tras obtener el número de ejemplares estipulado para la investigación, se inician los trabajos de aclimatación a la vida en cautividad. Como explica el investigador del IEO José Iglesias, el siguiente paso será conseguir que coman pescado inerte y, después, pasar al congelado. Si se logra que sobrevivan al proceso, el siguiente paso será empezar a alimentarles con pienso, controlando su crecimiento y engorde en cautividad. Y, como señala el investigador, con los que sigan vivos para entonces se empezará a trabajar para la obtención de un stock de reproductores. Si el trabajo cumple las expectativas, probablemente para el próximo año se logre la primera puesta en cautividad. Pero, para ello, aún queda mucho trabajo por delante. ■

La falta de civismo, principal causa de las 155 toneladas de residuos recogidos en las playas

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Baleares presentó recientemente el resultado de la campaña de limpieza de invierno de las playas del litoral balear, campaña en la que se han recogido 154.269 kilos de residuos de distinto tipo, entre los que destacan los envases con 59.813 kilos.



Entre el 1 de diciembre de 2007 y el 30 de abril de 2008, periodo que abarca la campaña de limpieza de invierno del las playas de la Comunidad balear, se recogieron casi 155 toneladas de residuos fruto, en su mayor parte, de la falta "considerable" de "civismo ciudadano", en palabras del consejero de Medio Ambiente, Miquel Àngel Grimalt. Una actitud que, al menos, ocasionó un 8% menos de desperdicios que en la anterior campaña, en la que se recogieron 168.757 kilos de desperdicios.

Las críticas del consejero parten, fundamentalmente, del tipo de residuos, ya que "nos es normal" que aparezcan en las playas restos de coches, electrodomésticos, bidones de aceite y aparejos de pesca; res-

tos que, por otra parte, "no los tiran los turistas".

La campaña supuso un coste de 600.000 euros y en ella han participado 52 operarios, 13 embarcaciones y otros tantos vehículos que, durante los meses de actuación, limpiaron las playas y el mar para que, durante el verano, sea más sencillo a los ayuntamientos adecuar sus playas en la temporada turística.

En Mallorca se recogieron más de 94 toneladas de residuos, seguida por Menorca, con casi 28 toneladas; Ibiza, que superó las 25 toneladas; y Formentera, que se aproximó a las 7 toneladas. En cuanto a los municipios costeros de Mallorca, Calvià tiene el dudoso honor de ser el que más desperdicios acumuló, con 13.230 kilos, seguido por el de Palma, con 11.938. ■

BREVES

●●● ciones. Para luchar contra la contaminación, incorpora barreras flotantes para controlar los vertidos, un sistema de tratamiento de residuos y un tanque con capacidad para 12 metros cúbicos de dispersante.

► Oceana investiga los fondos marinos del Cantábrico

Más de mil millas náutica recorrerá el barco de la organización Oceana para investigar los fondos marinos de las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, para lo que cuentan, entre otros equipos científicos, con un robot submarino que puede trabajar a más de 300 metros de profundidad. El objetivo de estas investigaciones es el recoger información sobre especies y hábitat y vulnerables o en peligro, y determinar áreas susceptibles de recibir algún tipo de protección oficial.

► Azti desarrolla una caña para la pesca de túnidos

El centro tecnológico vasco Azti ha desarrollado un prototipo de caña para pescar túnidos que mejora la seguridad del pescador y disminuye el esfuerzo físico, con lo que se reducirán las lesiones musculares y evitará las caídas sobre la cubierta del barco producidas por tirones. Esta nueva caña, con control automático de seguridad, permitirá al pescador tener las dos manos libres para controlar todo el proceso de captura. Los investigadores de Azti también han desarrollado un protector facial para evitar accidentes con los anzuelos.

► Control de las enfermedades comunes del mejillón

Investigadores del Centro Superior del Investigaciones Científicas han descubierto una nueva clase de péptidos (pequeña molécula que actúa como antibiótico natural ante determinadas enfermedades) antimicrobianos en el mejillón. Este hallazgo supone un gran avance en el conocimiento del sistema inmune de este bivalvo y en la prevención y control de sus enfermedades comunes. Esta investigación se enmarca dentro de un proyecto europeo para mejorar la resistencia de las principales especies de acuicultura a las enfermedades.

HEPATITIS

La hepatitis es una inflamación del hígado. "Hepato" es griego, y quiere decir "hígado", e "itis" significa "inflamación". Las causas de hepatitis son múltiples, pero las más frecuentes son la tóxica (por alcohol, otras drogas, venenos o fármacos) y la vírica (por diferentes tipos de virus, desde el virus de la hepatitis A al virus de la hepatitis G). A continuación se describen las formas de hepatitis viral más frecuentes.

● **¿QUÉ ES LA HEPATITIS A?**

Es una infección vírica que produce la inflamación del hígado. Los síntomas principales de la hepatitis A son: pérdida de apetito, malestar general, cansancio, náuseas, molestias de estómago e ictericia (color amarillo de la piel y las mucosas), aunque puede cursar sin síntomas.

La severidad de la infección y la mortalidad aumenta con la edad.

Las personas con enfermedad hepática crónica tienen un mayor riesgo de complicaciones graves.

● **¿CÓMO SE TRANSMITE?**

El virus se transmite fundamentalmente por vía fecal-oral, por transmisión de persona a persona o por la ingestión de alimentos o agua contaminada. La transmisión se facilita cuando la higiene personal es deficiente y las condiciones higiénico-sanitarias son malas.

● **¿CÓMO SE DIAGNOSTICA?**

El diagnóstico se realiza por la detección de anticuerpos en la sangre.

● **¿CÓMO SE PUEDE PREVENIR?**

Como medida de prevención de la hepatitis A es importante evitar la ingestión de agua y alimentos contaminados y mantener una higiene adecuada.

Además existe una vacuna para esta enfermedad. La vacuna de la hepatitis A se administra por vía intramuscular en dos dosis. Es una vacuna muy eficaz, que produce una protección que puede persistir más de 20 años.

La vacuna se recomienda en aquellas personas con riesgo de infectarse

como: viajeros que se desplazan a zonas con condiciones higiénico-sanitarias deficientes, personas en contacto con pacientes con hepatitis A, personas con enfermedades hepáticas crónicas, y manipuladores de alimentos.

La vacuna no debe administrarse en personas con antecedentes de reacciones adversas a una dosis anterior. Los efectos adversos que produce la vacuna son en general leves: tumefacción y enrojecimiento en el lugar de la inyección.

Para las personas que pueden exponerse a la infección por virus de la hepatitis A y hepatitis B, se puede administrar una vacuna combinada.

HEPATITIS B

● **¿QUÉ ES LA HEPATITIS B?**

Es una infección que se presenta de manera similar a otros tipos de hepatitis vírica aguda. Sólo algunas personas presentan clínica. Los síntomas más frecuentes son: fiebre, malestar general, pérdida de apetito, náuseas, molestias abdominales, ictericia (color amarillo de la piel y las mucosas) y a veces dolores articulares y erupción cutánea.

En algunas personas la hepatitis B se cronifi-



ca. La persona con hepatitis B crónica tiene mayor riesgo de desarrollar cirrosis hepática o cáncer de hígado. Además no puede ser donante de sangre.

En todo el mundo se estima que hay alrededor de 350 millones de casos de portadores crónicos de hepatitis B. En España se calculan unos 60.000 casos agudos por año.

● ¿CÓMO SE TRANSMITE?

La infección se transmite de persona a persona por contacto con fluidos corporales

Infectados, a través de contacto sexual, o por transfusión de sangre o productos derivados de la sangre contaminados, o por el uso de agujas o jeringuillas contaminadas. También puede adquirirse a través de la acupuntura, el piercing y los tatuajes. Es posible la transmisión de la madre a su hijo durante el embarazo y el parto.

● ¿CÓMO SE DIAGNOSTICA?

El diagnóstico se realiza por la detección de anticuerpos y del virus en la sangre.

● ¿CÓMO SE PUEDE PREVENIR?

Adoptando prácticas sexuales seguras, utilizando instrumentos que no estén contaminados para inyecciones, acupuntura, piercing y tatuajes y con la administración de la vacuna para la hepatitis B.

La vacuna se administra por vía intramuscular en tres dosis. La vacuna es muy eficaz.

● NO SON NECESARIAS DOSIS DE RECUERDO

Desde hace unos años la vacunación frente a la hepatitis B es rutinaria en los lactantes. En adultos, está indicada si se está expuesto a sangre o material contaminado con sangre: sanitarios, bomberos, fuerzas de seguridad, usuarios de drogas por vía parenteral, convivientes con portadores crónicos, viajeros a zonas con alto riesgo que vayan a tener conductas de riesgo y presos.

HEPATITIS C

● ¿QUÉ ES LA HEPATITIS C?

La mayoría de las infecciones no presentan síntomas. Si aparece clínica, los síntomas normalmente son graduales, con anorexia, molestias abdominales, náuseas y vómitos, y en algunos casos ictericia (menos común que en la hepatitis B).



Una gran parte de los pacientes afectados desarrolla una hepatitis crónica que puede conducir a cirrosis y/o cáncer hepático.

En todo el mundo se estima que alrededor de 170 millones de personas pueden estar infectadas por la hepatitis C. En España se calcula que puede haber entre 480.000 y 760.000 infectados.

● ¿CÓMO SE TRANSMITE?

El virus se adquiere por transmisión de persona a persona a través de vías parenterales, por transfusiones de sangre o productos derivados de la sangre infectados. También por el uso de agujas, jeringuillas contaminadas para inyecciones, acupuntura, piercing o tatuajes. La transmisión sexual de la hepatitis C ocurre raramente.

● ¿CÓMO SE DIAGNOSTICA?

El diagnóstico se realiza por la detección de anticuerpos y del virus en la sangre.

● ¿CÓMO SE PUEDE PREVENIR?

NO HAY UNA VACUNA FRENTE A LA HEPATITIS C.

Para evitar el contagio de la infección hay que adoptar prácticas sexuales seguras y evitar el uso de agujas y jeringuillas contaminadas para inyecciones, acupuntura, piercing y tatuajes. ■

HELENA ESTOPÀ PUJOL
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. BARCELONA
MERCEDES GABARI MACHÍN
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. ROSAS
DIBUJOS: ANTONIO JIMÉNEZ

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21410 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



Cada día hay demasiadas personas que
sufren un accidente de trabajo...

y algunas mueren.

¿Buenos días?

Seas empresario o trabajador,
exige trabajo seguro. **Exige...**

¡Buenos días!

365 días sin accidentes de trabajo
son buenos días para todos.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN



INSTITUTO NACIONAL
DE SEGURIDAD E HIGIENE
EN EL TRABAJO

www.365buenosdías.mtas.es

Alicia necesita que Mirta



cuide a su padre.



Mirta necesita que Carmen



recoja a su hijo en el colegio.



Amadou, el novio de Carmen,



necesita trabajo. Y, mira por dónde,

Alicia necesita un cocinero.



**Con la integración de los inmigrantes
todos ganamos**

Ganamos en crecimiento económico, en calidad de vida, en diversidad cultural.



Todos diferentes. Todos necesarios.



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

www.mtas.es