

Mar

Nº 474
Septiembre 2008

Acuerdo gobierno,
patronal y sindicatos

**Sentadas las
bases para el
diálogo social**

El sector reclama
una nueva política
de precios

**Los “bateeiros”
en pie de
guerra**



Para vigilar la zona
donde opera la flota

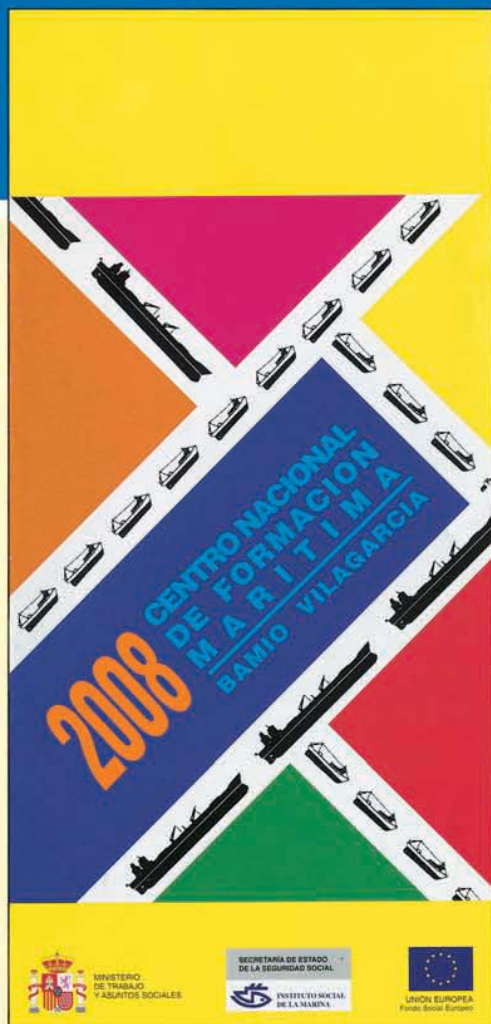
**España envió un avión
militar a Somalia**

Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO

Cerca de 30.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus quince años de existencia.

El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo



Centro de Formación Marítima de Bamio
El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa (Pontevedra)
Tel.: 986 51 02 55
Fax: 986 50 61 11

También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



Con los responsables comunitarios viendo los primeros papeles sobre la revisión intermedia de la reforma de la Política Común de Pesca de 2002 y las negociaciones con la Administración para articular medidas para compensar la subida de los precios del gasóleo, las últimas semanas han sido escenario de una situación de enfrentamiento entre los productores gallegos de mejillón, frente a las industrias y los operadores que funcionan en los mercados en origen. Los bateiros, abogando por unas mejores condiciones para la comercialización de sus productos y la otra parte ofertando en ocasiones precios bajos en aras de mantener una posición más competitiva en unos mercados cada día más globalizados donde, en unos casos de forma legal y en otros de forma ilegal, se han entrado productos de la pesca por las fronteras.

La guerra en el sector del mejillón, aunque ha tenido un desarrollo muy localizado por ser un sólo producto y en una sola comunidad autónoma, Galicia, no se puede considerar como un botón aislado en el sector de la pesca. Antes, por el contrario, constituye simplemente el ejemplo más cercano de la compleja situación que vive el sector en

relación con la comercialización en origen.

Por un lado, existe una oferta de la producción dispersa y muy desorganizada, con un escaso peso ante el conjunto de los operadores que van desde las industrias a otros compradores de la materia prima. En esas condiciones, la comercialización los productos de la pesca en las primeras ventas, no solamente del mejillón, constituyen el primer escenario en contra de los intereses de los pescadores.

Por otra parte, en situaciones como esta, tampoco se puede dejar de lado la posición de las empresas conserveras como primeros compradores y su necesidad de seguir en el mercado con una posición competitiva. Las fronteras, de una u otra forma están cada día más abiertas, tanto de la materia prima como para los productos transformados a precios más bajos, al margen de la calidad.

Ante este tipo de coyunturas y conflictos, parece indudable que se

imponer medidas en una doble dirección. En primer lugar, con el desarrollo de acuerdos interprofesionales entre pescadores e industrias que hagan posible situación de equilibrio de intereses. El conservero se resiste a pagar un precio por una materia prima nacional si la competencia dispone de la

misma en el mismo mercado global a precio más bajo.

Con la crisis ya en casa, no pisándonos los talones, y con los aires de una posible recesión a las puertas, como en el resto de los países comunitarios, la otra noticia importante de las últimas semanas se halla en el desarrollo del diálogo social donde Gobierno, patronal y sindicatos han puesto sobre la

mesa los puntos básicos de lo que deben las negociaciones a corto plazo y, en consecuencia, las cuestiones donde se debe lograr un acuerdo. Economía, empleo, competitividad y programas sociales constituyen los ejes básicos de esas negociaciones entre el gobierno y los agentes sociales. Estas negociaciones serían complementarias a la batería de medidas puestas ya en marcha desde la Administración, aunque, de momento, no se ha visto su impacto, donde destacan mayores recursos para combatir el desempleo con una asignación complementaria de 1.500 millones de euros y un plan integral de empleo para 100.000 personas con un presupuesto de 1.106 millones de euros.

Bajó el gasóleo, noticia positiva, pero los peces siguen siendo escasos para la flota. Y los piratas siguen campando por las fronteras de Somalia donde ya se halla en misiones de información un avión militar español.

En ISM, a lo suyo, formando personal para la actividad de las flotas en sus centros de Bamio e Isla Cristina por donde han pasado en los últimos dos años casi 30.000 personas en más de 2.000 cursos. ■

Los "bateiros" y los precios en origen



LA CUENTA ATRÁS PARTE I

Autores: Carlos Portela y Sergi San Julián. **Edita:** Factoría K

Una novela gráfica para adultos inspirada en el desastre ecológico más importante de los últimos años acaecido en las costas españolas, el accidente del Prestige, es la novela que presentó la editorial Factoría K el pasado mes de agosto en el Salón del Cómic "Viñetas desde el Atlántico", celebrado en A Coruña.

"La cuenta atrás" es un viaje en el tiempo. La trama arranca un año después de la catástrofe del Prestige, hundido a 137 millas al oeste de las Cíes el 19 de noviembre de 2002, y que ocasionó uno de los mayores desastres ecológicos marinos, tiñendo de negro cientos de kilómetros de costas gallegas y del Cantábrico. La narración va repasando la historia del desastre hacia atrás en el tiempo, desde un año después del accidente hasta llegar a cómo era la vida de los protagonistas antes del naufragio.

El responsable del guión es el vigués Carlos Portela, fundador del fanzine "Interlínea" y subdirector del Salón de Cómic "Viñetas desde el Atlántico". También fue guionista y presentador del programa de la televisión gallega Xabarín Club, donde trabajó como director creativo de promociones. Entre otras obras, firmó la segunda etapa de "Gorka", donde inició su colaboración con Sergi San Julián. Nacido en Barcelona, San Julián está considerado como uno de los mejores exponentes de la ilustración de cómic en la actualidad.

Ilustraciones descriptivas y dinámicas; crítica de los hechos posteriores al hundimiento del petrolero desde el punto de vista político, me-

diático y social, conforman este cómic al que ha puesto prólogo el escritor Manuel Rivas. El libro también incluye sendas entrevistas realizadas por Álvaro Pons, crítico especialista en cómic, al guionista Carlos Portela y al ilustrador Sergi San Julián.

El libro, que tendrá continuidad con una segunda parte, tiene 96 páginas impresas a todo color y puede adquirirse en castellano o en gallego, al precio de 15 euros, en librerías y grandes superficies. ■



Editor:



e n este número

Nº 474 - SEPTIEMBRE 2008

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, 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/ Churruga, 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: GRAFOFFSET, 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

LA GUERRA DE LOS BATEIROS. Los ministros comunitariosLos productores de mejillón mantienen un pulso con la industria conservera y operadores del mercado en defensa de mejores precios.

42

DIÁLOGO SOCIAL. Gobierno patronal y sindicatos sentaron las bases de lo que serán las negociaciones en las mesas de diálogo social.

- 6 La lucha de los "bateiros"
- 10 España envió un avión para proteger la flota en Somalia
- 12 Energías alternativas para la flota
- 20 Balance del barco del futuro
- 24 Bajó el gasóleo pesquero
- 26 ISM, balance de la política de formación
- 34 Cursos en Bamio
- 38 Ayudas del ISM para las flotas
- 40 Tarifas de las casas del mar
- 41 La Guía Laboral
- 42 El diálogo social sienta las bases de trabajo
- 48 Las mutuas de accidentes
- 52 El superávit de la Seguridad Social
- 54 Museo de Gijón
- 58 Las plagas de medusas
- 62 Atentados urbanísticos en las costas
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 68 Noticias breves

10

PIRATAS EN SOMALIA. España envió un avión militar para vigilar la flota que opera frente a las costas de Somalia y recoger información sobre la actividad de los piratas.

Las asociaciones de bateiros boicotean a la industria transformadora para mantener el precio del bivalvo



GUERRA DEL MEJILLÓN: productores contra transformadores

Los productores de mejillón crean la Plataforma de la Distribución del Mejillón de Galicia (Pladimega) y paralizan la descarga de producto para presionar a la industria transformadora ante la constante caída de precios en la última década. La organización, que pretende —de nuevo— terminar con división de los bateiros, ha encontrado resistencia tanto entre productores como entre los cocederos de molusco y la Asociación Nacional de Fabricantes de Pescados y Mariscos (Anfaco). Entre los primeros, al desmarcarse de las medidas de presión varias agrupaciones de productores, se ha creado tensión entre los productores en los puertos. Respecto a los cocederos al colocarlos ante un problema productivo y con la industria conservera que ha contestado al boicot de los productores con comprar producto en otros mercados.

La atomización y enfrentamiento de este subsector acuícola ha dado como resultado que el precio del producto comercializado en fresco —entorno al 25 por ciento— haya caído un 30 por ciento en los dos últimos años y que el resto de la producción destinada a la industria mantenga el mismo precio que en 2001. El problema de la división, por tanto, es antiguo. A mediados de la década de los noventa los mejilloneros vivieron días de tensión y también crearon una central de ventas (Opmega) que se deshizo pocos años después poniendo de manifiesto las diferencias en-



Los cultivadores de mejillón gallego han constituido una plataforma que tiene como objetivo incrementar el precio de venta de su producto

tre los integrantes, que ocupados en guerras internas no han prestado atención al auge que la miticultura ha experimentado no sólo en países como Chile o China sino en otros puntos del litoral español como Andalucía, Canarias o Cataluña. La competencia ha presionado el precio a la baja reduciendo la rentabilidad de las bateas lo que ha colocado a algunas explotaciones en dificultades desconocidas hasta ahora. Así, por ejemplo, el molusco de una barcada, 15 toneladas, el año pasado se vendía a 40 céntimos de euros el kilo, mientras que ahora el kilo está en torno a 28 céntimos. La caída de la cotización

del molusco ha cambiado la situación, y lo que hasta hace unos lustros era la base económica de la Galicia costera, se ha convertido en una grave crisis que pone a muchas explotaciones al borde de la rentabilidad económica. Así pues, el estancamiento y caída de los precios debido en parte a la división de los productores gallegos y en parte al auge experimentado por la miticultura en otros lugares han iniciado una crisis que implica a productores, a cocederos y a la industria transformadora.

CRONOLOGÍA

Desde el 4 de agosto los productores no permiten la descarga del molusco para industria —se abastece únicamente para consumo en fresco—. El boicot se hace para protestar ante las empresas conserveras por la caída de los precios del producto. Tras la paralización de las descargas trece asociaciones de bateiros han dado los pasos para crear una plataforma (Pladimega) de productores y distribuidores con el objetivo de estabilizar el mercado y frenar la caída del precio del mejillón. Esta plataforma, que cuenta con las asociaciones de más peso en el sector y tiene entorno a 2.500 bateas, no ha podido aglutinar a todos ya que la federación Arousa Norte y Virxe do Rosario que agrupan en torno a 700 bateas quieren mantener su libertad de gestión y no quieren una central que determine producción y precio. A mediados de agosto la plataforma movilizó a cerca de 2000 personas agrupadas en las 23 asociaciones que la forman para protestar por el volumen de las importaciones de mejillón chileno, pedir que se

crea la denominación de origen, instar a la unión de este subsector acuícola.

La tensión que vive este subsector se ha escenificado en los puertos este verano donde los piquetes de bateiros agrupados en Pladimega han amenazado 'veladamente' a los compañeros asociados en la Federación Arousa Norte y en Virxe do Rosario de Vilaxoan que en ocasiones se han desmarcado de los paros y han descargado en alguna ocasión producto para las empresas cocederas. Además, en alguna ocasión los bateiros han increpado a los representantes de las asociaciones que no han secundado el paro.

La tensión en los puertos ha impelido al Consello Regulador de Mexillón de Galicia a aprobar el pasado 5 de septiembre el reglamento de denominación poniendo punto final a 15 años de espera. Un mes antes el laboratorio del Consello Regulador había encontrado y patentado un sistema que permite diferenciar al mejillón gallego —tanto el fresco como el procesado— de los mitilos cultivados en otras partes del mundo. El lanzamiento de esta marca de calidad está en ciernes. A través de esta marca el consumidor tendrá la certeza que lo que contiene la lata que compra es producto gallego de calidad y no producto foráneo, según denunció el portavoz de Pladimega, Julián García.

El secretario general de Anfaco, Juan Vieites, criticó la aprobación de la marca de calidad y la ha atribuido a la tensión generada en el sector por los productores. Además, la patronal ante las medidas de presión tomadas por el colectivo productor (Pladimega) anunció un boicot al mejillón gallego. La tensión existente entre las partes ha llevado a la responsable de Pesca, Carmen Gallego, a presionar a las partes para que negocien una salida a esta situación.

LAS CIFRAS DE LA MITICULTURA

El sector mejillonero, con 3.361 bateas registradas, genera unos 10.500 puestos de trabajo directo (de los cuales 8.500 son fijos) y 8.000 indirectos. En la actualidad Pladi-



LAS PARTES IMPLICADAS

Cerca del 80 por ciento de los productores se han agrupado en torno a la Plataforma para la Distribución del Mejillón de Galicia (Pladimega). Esta agrupación está integrada por Opmega, Cabo de Cruz, Amegrove, Illa de Arousa, Socomgal, Amevila, Promar, San Amaro, Boirense y Acuimega y cuenta con el 95 por ciento de los productores que gestionan entorno a 2.500 bateas.

La agrupación ha articulado un plan en torno a tres iniciativas: la primera, centralizar las ventas de mejillón destinado a la industria cocedera; la segunda, establecer un control centralizado de información sobre las ventas de las asociaciones que permita establecer acuerdos sectoriales; y, la tercera, crear una central de cobros.

Estas iniciativas pretenden hacer frente a las importaciones de bivalvo procedente —principalmente— de Chile evitando que el mejillón gallego quede en las cuerdas

de la batea. La agrupación también quiere que haya claridad en cuanto a cantidad vendida y cobrada por la venta; con este objetivo se pretende contratar a un profesional que gestione la comercialización. Sus representantes buscan un cambio desde dentro que reestructure la actividad, la adapte a las necesidades del mercado y, de esta forma, obtener un peso en el mercado que no tiene en la actualidad.

El otro 20 por ciento de los productores forma parte de la Federación Arousa Norte, Boiro, que cuenta con 409 bateas o de la Asociación Virxe do Rosario de Vilaxoan, y Cons de Udra con un número similar de bateas (400). Los bateiros integrados en estas organizaciones creen que no se debe imponer un sistema único. Están a favor de que la industria transformadora reciba la calidad que deseen comprar. Están a favor de la libertad de gestión y de establecer un modelo equitativo de gestión basado en el contraste de datos de las asociaciones tanto para fresco como para la in-



Una de las bases económicas de la Galicia costera está en crisis

El sector bateiro sufre las consecuencias de la atomización y el enfrentamiento

industria para establecer los baremos que corresponden a cada agrupación en cada tipo de producto. Así, el producto para fresco tendría que seguir los parámetros utilizados por los cocederos y la industria (especial, norma, europeo, y pequeño). Los miembros de estas asociaciones han denunciado la presión de los piquetes a sus asociados en los puertos cuando descargan el producto. Al cierre de esta edición Pladimega y la federación de Arousa Norte habían alcanzado acuerdos que han dado como resultado más palpable la desaparición de los piquetes.

En la otra parte del conflicto están la industria cocedera y la transformadora. La primera, está teniendo problemas desde principios de agosto y ha señalado que el paro de los mejilloneros contribuiría a incrementar la entrada del competidor chileno. Además, han afirmado que no negociarían ninguna propuesta mientras los productores continúen con las medidas de presión. El presidente de los cocederos, Sito Santórum,

ha criticado la presión de los productores en los puertos y las concentraciones de productores frente a industrias cocederas que trabajan con molusco chileno. La industria transformadora se ha beneficiado de la atomización del sector y ha intentado retrasar el registro de denominación del mejillón de Galicia. Al cierre de esta edición estudiaba presentar un informe sobre la estrategia comercial de Pladimega ante el Tribunal de la Defensa de la Competencia de la Unión Europea. ■

mega agrupa entorno a 2.500 bateas y la Federación Arousa Norte y Virxe do Rosario entorno a 800 bateas. El 90 por ciento de las bateas fondeadas en las rías gallegas son explotaciones familiares. El mejillón, con 250 millones de kilos de promedio al año, es la especie más importante proporcionando un volumen de facturación anual entorno a 120 de euros (20.000 millones de pesetas), constituyendo un sector estratégico en la comunidad. Su trascendencia socioeconómica se mide especialmente por el efecto multiplicador derivado de la distribución de los recursos generados por la actividad productiva en la misma zona. En consecuencia, el sector mejillonero tiene una influencia decisiva en la economía, en el empleo y especialmente en el desarrollo futuro de algunos municipios de las rías gallegas. Pladimega propuso a la industria transformadora (cocederos) 120 millones de kilos. De ellos más del 12 por ciento (16.000 toneladas de mejillón mediano) sin coste para la industria. La industria conservera produjo en 2007 cerca de 17.000 toneladas de mejillón en lata; cerca de 2.500 procedentes de Chile y el resto gallego.

Es de esperar que esta crisis fuerce al sector a aunar criterios. Productores y transformadores están abocados a entenderse coordinando estrategias de producción con la demanda de las conserveras.

No debería ser tan complicado, sobre todo si se parte de la premisa que el mejillón gallego es de excelente calidad. ■

J.M.S.





PROTECCIÓN AÉREA

para la flota contra los piratas de Somalia

El gobierno español ha enviado Somalia un avión para inspeccionar la zona donde operan los barcos atuneros congeladores en aguas exteriores a ese país para evitar los ataques de los piratas a las flotas. Ese avión se suma a otros dos aparatos que ha desplazado a la zona el gobierno francés con el mismo fin. La decisión de ambos países responde a la decisión comunitaria de no enviar una fuerza conjunta de la Unión Europea. Bruselas, en principio, se ha limitado a la constitución de una comisión cuya misión es coordinar y recoger información sobre la situación en la zona a cuyo frente se halla el capitán de navío español, Andrés Breijo

En medios del sector de la pesca que opera en esas aguas, la medida fue recibida con satisfacción, aunque se considera que debería ser sólo un primer paso para lograr una mayor protección de esos barcos dado que los mismos operan en una extensa superficie en aguas del océano.

La actividad de los piratas frente a las costas de Somalia es un viejo problema que han sufrido y sufren docenas de embarcaciones de todo tipo, desde los pesqueros a los buques de mercante o barcos de pasajeros. En la actualidad se considera que hay retenidos una docena de barcos con casi dos centenares de tripulantes.

En el caso de España, aunque en el pasado ya habían sufrido algunos barcos problemas con los piratas, la realidad es que la situación no se consideró como un problema hasta el se-

ULTIMA HORA

Al cierre de este número, la Unión Europea anunciaba su decisión de enviar, en un futuro, tres fragatas, tres aviones y un barco de aprovisionamiento, para proteger a los pesqueros comunitarios que faenan en la zona.

cuestro el pasado mes de abril del barco atunero "Playa de Bakio" con 26 tripulantes y la posterior liberación de los mismos tras casi una semana de permanecer retenidos, tanto en tierra como en el propio barco. En los últimos meses han seguido los ataques de los piratas, entre cuyos objetivos estuvo hace unas semanas otro pesquero español, el "Playa de Anzoras", quien logró escapar de la persecución de varias lanchas rápidas.

Este nuevo incidente provocó el regreso de los barcos al puerto base de Victoria en las islas Seychelles a la vez que reclamaban nuevas medidas de protección par las flotas.

Según los datos manejados por la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, en la zona, fuera de las aguas jurisdiccionales de Somalia, operan un total de 53 barcos de pesca de los que 43 son buques atuneros y 10 barcos auxiliares. De esas embarcaciones, 16 son españoles, 17 franceses, un italiano, ocho con bandera de Seychelles y uno con bandera de Panamá, controlados por intereses españoles.

Ante la existencia de este problema, la Administración española presentó la situación ante diferentes organismos internacionales y muy especialmente en el seno de la Unión Europea con el objetivo de articular una respuesta a la situación. Una de las posibilidades era que las autoridades comunitarias decidieran enviar a la zona una fuerza conjunta para defender los intereses de los barcos de los países miembros



que sufren el acoso de los piratas. Sin embargo, frente a esa posibilidad, Bruselas se limitó en principio a la puesta en marcha de una comisión que se limita solamente a coordinar la información sobre la situación en esas aguas, pero sin otras competencias. Países como el Reino Unido se opusieron a la posibilidad de enviar una fuerza militar a la zona por considerar que eso no encajaba en la política exterior comunitaria.

Ante la respuesta comunitaria y las demandas de los armadores, el gobierno español decidió este mes el envío a la zona de un avión

España ha desplazado un avión militar de vigilancia y Francia otros dos aparatos

militar, un P-3 Orion con el objetivo de llevar a cabo tareas de vigilancia e información sobre esas aguas. No se trata de un avión diseñado para una intervención militar, sino para trabajos de vigilancia del mar mediante un sistema de radares específicos para este tipo de tareas, aunque el mismo también se puede equiparar con bombas o misiles. La misión española, estará compuesta por un total de 90 personas entre tripulaciones, auxiliares, mecánicos y personal de apoyo. El avión tendrá su base en el vecino país de Yibuti, puede alcanzar una velocidad de 750 kilómetros por

hora y cuenta con una autonomía de 14 horas equivalente a unas 3.000 millas náuticas, unos 5.500 kilómetros.

El P-3 Orion funciona desde los años cincuenta en el seno de la marina norteamericana y sus misiones más importantes se centraban en patrullar las costas frente a la amenaza que en aquellas fechas suponían los submarinos soviéticos

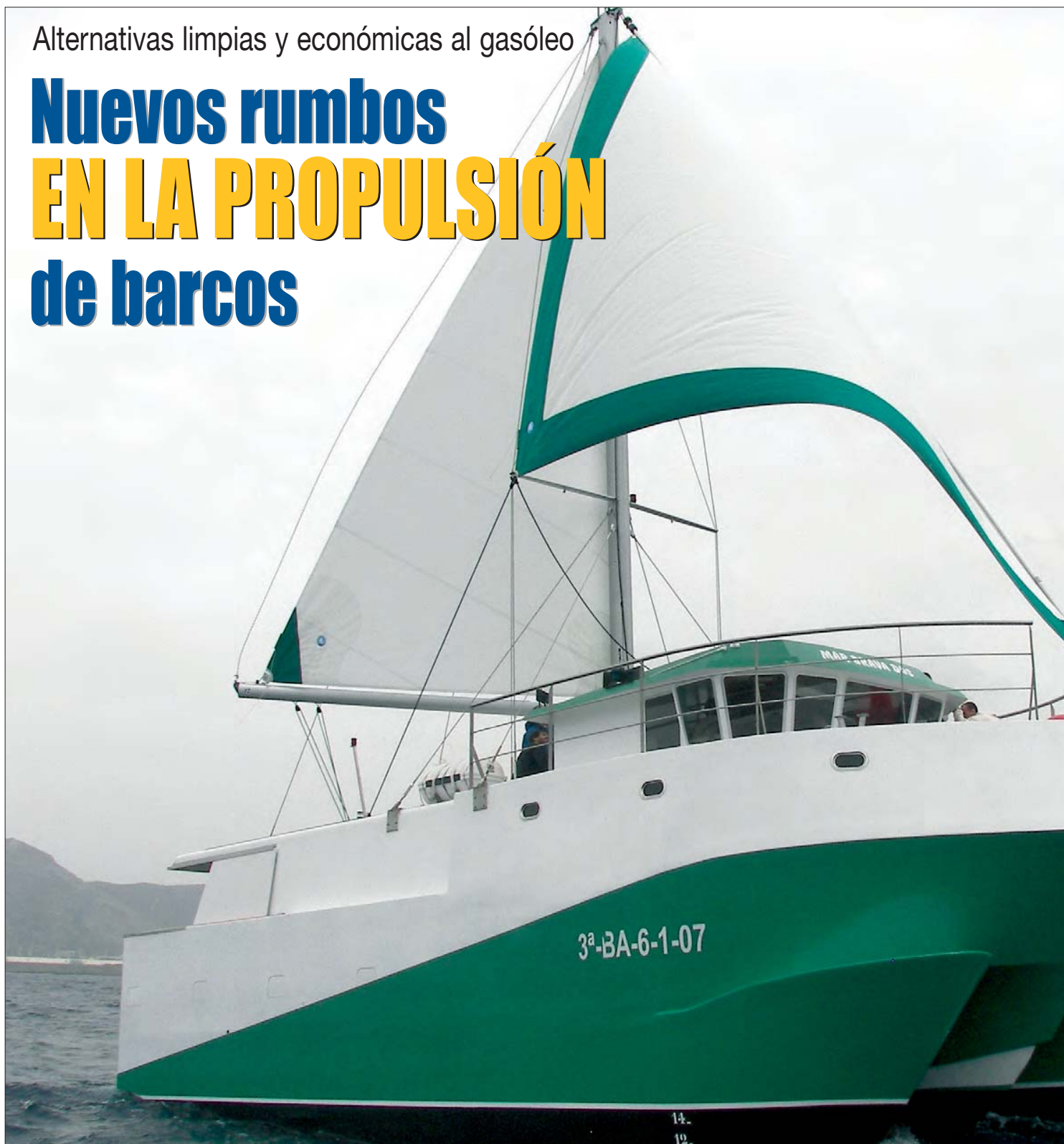
En medios oficiales se considera que esta misión de vigilancia puede aportar mucha información sobre el desarrollo de la actividad de los piratas en la zona de cara a posteriores medidas para dismantelar las redes que actúan en la zona con total impunidad. ■

V. M.



Alternativas limpias y económicas al gasóleo

Nuevos rumbos EN LA PROPULSIÓN de barcos



Dicen que la necesidad agudiza el ingenio y, en parte, esto es lo que está impulsando a la industria náutica a diseñar nuevas embarcaciones con motores y sistemas de propulsión que minimicen la dependencia de los derivados del petróleo, cuyos precios han crecido tanto en los últimos años. Utilización de gas licuado, motores híbridos, aprovechamiento de energía eólica o solar son algunas de las opciones que abordamos en este reportaje, y que también suponen un paso adelante en la conservación del medioambiente.

Questiones medioambientales y de carácter económico -especialmente relacionadas con el precio de los combustibles, que ha crecido un 130% desde 2007,- son dos de los factores que han potenciado que la industria náutica se ponga manos a la obra en el desarrollo de proyectos de I+D+i en busca de soluciones alter-

El astillero "Mercurio Plastics" ha diseñado el primer pesquero con propulsión a motor y vela



nativas para reducir el consumo de carburantes. Hablamos de proyectos que parten tanto de organizaciones como de particulares e instituciones y que tienen como objetivo añadido la reducción de las emisiones de CO2 a bordo.

Las principales investigaciones relacionadas con la utilización de energías alternativas en España se centran en el sector pesquero, quizás

por que este sector tan importante de la economía es uno de los que más está padeciendo el encarecimiento de los carburantes. Una situación, que incluso le llevó recientemente al amarre de la flota en demanda de mayores ayudas que compensen la incidencia económica en unos ingresos ya menguados por otros factores como la disminución de las capturas. Sirva co-



mo una aproximación a la repercusión que tiene el alza de los precios de los combustibles para la pesca observar los consumos medios que indican que por cada tonelada de captura que se desembarca se requieren, de media, 640 litros de gasóleo, o que el consumo medio de un arrastrero asciende a los 420.000 litros al año.

PROYECTO PEIXE VERDE

Uno de los proyectos que está trabajando en este sentido es el denominado "Peixe verde", puesto en marcha en el año 2006, que estudia diferentes soluciones para reducir el consumo de energía en barcos de pesca. En los cuatro años que durará el proyecto se analizarán desde energías alternativas, que resulten más eco-

El "Santiago Apostolo" es el barco palangrero utilizado para realizar ensayos sobre el uso de GLP en flota de altura

nómicas para la propulsión de barcos, hasta mejoras en el diseño y uso de los buques para aprovechar, de una forma más eficiente, los recursos de la embarcación. Está comprobado que de esta manera se puede llegar a ahorrar hasta un 20% de combustible.

El proyecto, liderado por el Puerto de Celeiro (Lugo) en consorcio con el Centro Tecnológico de Pesca (Cetpec), cuenta también con la colaboración de entidades públicas y privadas, empresas y universidades. La iniciativa dispone de un presupuesto de 17 millones de euros y contempla trabajos de aplicación inmediata y otros a largo plazo.

Una de las principales líneas de investigación se centra en la utilización de gas licuado de petróleo (GLP) para la propulsión de embarcaciones que no requieren mucha autonomía. Este es uno de los proyectos más avanzados y que mejores resultados está cosechando. Hasta el momento, se han modificado los motores de gasolina, por otros que funcionen con GLP, en 22 lanchas de pesca artesanal -concretamente dedicadas al marisqueo en la zona de Vigo-, consiguiendo un ahorro económico de entre el 30% y el 35%. Una experiencia que durante este año se extenderá a otras 200 embarcaciones de las mismas características.

El coste de la transformación de los motores de estos barcos, según responsables del Cetpec consultados por MAR, no supera los 3.000 euros. Este proyecto se encuentra ya en una fase semi-comercial con resultados, en palabras de representantes de la Cofradía de O'Grove, "inmejorables".

El Gas licuado es incoloro, inodoro e inflamable, pero más económico y menos contaminante que la gasolina, tanto en lo ambiental como en lo acústico. GLP es la abreviatura de "gases licuados del petróleo" y se aplica a diversas mezclas de propano y butano que tienen la propiedad de pasar a estado líquido a presiones relativamente bajas, lo que se aprovecha para su almacenamiento y transporte en recipientes a presión.

Precisamente, estas características hacen del GLP un combustible ideal para zonas marítimas semi-cerradas, como son las rías, donde la reducción de emisiones, la eliminación del peligro de vertido y la atenuación del ruido, son especialmente importantes. En las





*Lanchas de la Ría de Vigo
que utilizan gas licuado
para faenar*

Durante este año, 200 embarcaciones más pasarán a utilizar gas licuado para faenar en la Ría de Vigo

rías gallegas hay unas 5.000 lanchas faenando, por lo que la perspectiva de que se las pueda instalar este tipo de motores resulta muy atractiva. La consejera de Pesca de la Xunta de Galicia anunció recientemente que parte del coste de instalación del kit, para que estas embarcaciones gallegas pasen a utilizar el GLP, será subvencionado con Fondos Europeos de Pesca. En este sentido, cabe destacar que el último acuerdo alcanzado en Bruselas sobre estos Fondos, da a los estados la posibilidad de distribuir sus partidas en función de lo que cada país considere necesario para sus intereses pesqueros.

En el caso de embarcaciones de mayor eslora y, que por la actividad que desarrollan necesitan mayor autonomía, la utilización de GLP presenta más complicaciones. La instalación de depósitos para almacenar el gas y la complejidad de los motores diesel (que en muchos casos no se pueden adaptar y hay que sustituirlos), son algunos de los escollos que encuentra.

Para examinar la efectividad del gas licuado en la flota de altura se están realizando ensayos en el buque "Santiago Apostolo", propiedad de la Cofradía de Celeiro y del Cetpec. A bordo de este palangrero, que hasta hace cinco años viajaba a faenar a Gran Sol, se han realizado pruebas preliminares para ver el consumo del barco haciendo determinadas operaciones. Ahora,

tras recibir la preceptiva autorización de Marina Mercante para realizar la transformación de la sala de máquinas e instalar nuevos motores de GLP, se van a repetir los ensayos para cuantificar las diferencias en consumo, tanto económico como energético. Según Manuel Bermúdez, responsable del área de energía del Cetpec, es posible que *en un par de meses sea posible conocer su aplicabilidad en la flota de altura.*

Para salvar el inconveniente del almacenaje del GLP (ocupa el doble que el combustible convencional para generar la misma cantidad de energía) en barcos que precisan de mayor autonomía, se está trabajando también con motores duales. Estos prototipos de motores permitirán utilizar los dos combustibles (fuel y gas) al mismo tiempo. Es decir, *será posible utilizar todo el combustible barato que se pueda y, cuando éste se agote, pasar al fuel*, explica Bermúdez.

El éxito de la utilización del gas licuado en la pesca viene además avalado por la experiencia en otros países como Chile, donde el 80 por ciento de los barcos que se dedican a la pesca del salmón usan este combustible. A nivel europeo, aunque en menor medida, las compañías Nautigaz en Francia, LPG Dokter en Bélgica o Hamble Marine en Gran Bretaña también lo están utilizando.

El proyecto "Peixe verde" contempla, ade-



pesquero es consciente de que reducir la factura de combustible pasa por la implantación de nuevas tecnologías y la mejora de hábitos que supongan ahorro energético.

“Iniciativa ahorro” contempla trabajos de análisis de situación y otros en los que se analizan posibles combustibles alternativos al gasoil. Entre estos últimos, destaca el desarrollado en colaboración con el Departamento de Física de la Universidad de Vigo centrado en el estudio de los fueles ligeros y de biocombustibles, como alternativa al estudio con GLP, en que también colabora la Confederación.

Estas energías alternativas presentan también una incógnita sobre su comercialización y, en el caso de los biocombustibles, su utilización se ha complicado considerablemente en los últimos tiempos. La enorme polémica que se ha generado sobre esta fuente energética (como que sea causa del encarecimiento de los alimentos) está dificultando su posible aplicación. En España, los biocarburantes se utilizan actualmente en un 1,9% del transporte y, por ley, deberán llegar al 5,8% en 2010.

El presidente de la plataforma tecnológica de CEPESCA, Manuel Lidia, opina que, a pesar de que en los estudios realizados se observan consumos inferiores a los del gasóleo, ve *poco porvenir* al uso de los biocombustibles a bordo, principalmente por su elevado precio, su escasa comercialización y los problemas de distribución que tiene asociados. Pone como ejemplo el que de las cinco fábricas que estaba previsto que hubiera en Galicia en 2008, solo hay una en funcionamiento.

Por lo que respecta al fuel ligero, faltaría por determinar sus vías de comercialización y que las petroleras especifiquen a qué precio lo sacarán al mercado. En todo caso, afirma Lidia, *parece que el ahorro no iba a ser tan grande*, por lo que no va a ser comparable con lo que supondría el uso de gas licuado.

Para Manuel Liria es *imprescindible saber en qué y cómo se gasta el combustible para conseguir ahorros que mejoren la competitividad de la flota*; por ello, dentro la misma “Iniciativa ahorro” se han puesto en marcha también proyectos de carácter más práctico -como el que realiza con la Secretaria de Energía del Ministerio de Industria, y el que lleva a cabo con la Xunta de Galicia-, que consisten en la medición de los hábitos de consumo en tres tipos de barco, considerados como representativos de la flota española. Para ello, se han instalado sen-

El “Beluga Skysails” con su parapente de 160 m² ha realizado ya dos viajes transoceánicos

más, otras líneas de actuación en el campo de las energías renovables, ahorro y eficiencia energética. De la energía que tiene el combustible de un barco sólo se aprovecha el 40%, mientras que el resto se disipa en forma de calor, por lo que a través del desarrollo de una tecnología de absorción se puede recuperar esta energía para ser utilizada en la alimentación de los mecanismos eléctricos del barco.

Desde el Cetpec, a más largo plazo, se viene trabajando en la implantación de la pila de hidrógeno a bordo de los pesqueros como sistema alternativo para generar energía. Este gas se extrae a partir de la energía eólica por lo que resulta limpio y, a la vez, económico. De momento, los trabajos para su utilización se están centrando en el desarrollo tecnológico para que cuando se supere la traba de su comercialización, un extremo que aún no está claro cómo se abordará, *incorporarla rápidamente a la pesca*, afirma Bermúdez.

“INICIATIVA AHORRO”

La Confederación Española de Pesca (CEPESCA) puso en marcha, casi al mismo tiempo, el proyecto “Iniciativa ahorro”. El propio sector

**“Es imprescindible saber en qué y cómo se gasta el combustible para conseguir ahorros que mejoren la competitividad”
(Manuel Liria)**



sores que marcan el consumo de combustible en cada momento teniendo en cuenta la potencia y las revoluciones y que, en total, permiten evaluar más de 20 variables en cada buque. Con esta información se trabaja en avances operativos y tecnológicos que colaboran en una mejor utilización del combustible convencional; sirve para evaluar la rentabilidad de las energías alternativas; y ofrece información para el establecimiento de las trayectorias más rentables, teniendo en cuenta las corrientes, los oleajes o el viento.

Para el representante de CEPESCA aunque esto *no es la panacea ni da resultados inmediatos, sin lugar a dudas, forma parte de la solución por lo que hay que seguir investigando.*

APROVECHAR LA FUERZA DEL VIENTO

Para reducir la factura de gasoil todas las opciones son buenas. Por ello, probar con sistemas de propulsión como la vela, tradicionalmente utilizada en la náutica de recreo, es la alternativa escogida por el astillero de Cartagena "Mercurio Plastics", que ha construido el primer pesquero con propulsión a motor y a vela.

La embarcación, que combina la eficiencia económica y el respeto al medio ambiente, está diseñada en forma de catamarán para dotarla de una mayor estabilidad cuando está nave-

La utilización del parapente Skysails permite ahorrar entre el 10% y el 35% de combustible en función de la fuerza del viento

gando a vela. El ingeniero que ha diseñado esta nave estima que el ahorro medio de combustible puede superar el 10% de lo que consume un barco convencional.

Pionero en el uso de este tipo de embarcación es el pesquero "Mar Brava 2", que lleva faenando desde marzo de 2008 y tiene su base operativa en L'Escala (Girona). Este palangrero mide cerca de quince metros de eslora, cinco de manga y tiene capacidad para seis tripulantes. Además, cuenta con una bodega que puede acoger hasta 17 toneladas de captura y llega a navegar hasta a 150 millas de la costa. La innovación del pesquero reside en que, además de un motor convencional al estilo de los que se instalan habitualmente en este tipo de barcos, cuenta con una vela mayor y un foque. Por el momento, este diseño naval no es aplicable a la pesca de arrastre, pero sí al resto de artes de pesca como el cerco o las artes menores.

Toni Llaveró, armador del "Mar Brava 2", dice *estar contento* con el rendimiento del barco e ilusionado con su apuesta, aunque esto *no son dos y dos son cuatro*, ya que el ahorro depende del viento que haga. Un día con buen viento, entre 60 o 70 millas, el ahorro es considerable. Según Llaveró, *a una marcha normal, a 1.800 rpm, gastamos 60 litros por hora; si hace buen viento, lo bajo a 200 o 300 vueltas y se consi-*



que la misma velocidad, pero el consumo se reduce a 30 litros a la hora.

Por el contrario, el patrón del "Mar Brava 2", que ha invertido en este barco cerca de 100.000 euros, ha manifestado a esta revista su monumental enfado con las diferentes administraciones, ya que no le han prestado ninguna ayuda, aunque ahora me llaman preguntándome por la rentabilidad del proyecto. No esperábamos que nos financiaran el 100 por 100, pero sí confiábamos en que nos apoyaran con algo, especialmente, cuando se está pregonando tanto sobre el apoyo a la innovación energética, apostilla Llaveró.

Por su parte, un grupo de armadores de arrastreros gallegos ha encargado un estudio para conocer la viabilidad del uso de molinos eólicos y parapentes en sus barcos, con el objeto de reducir el consumo de energía en el

Un barco propulsado por energía solar y eólica, el Solar Sailor, cubrirá la segunda ruta de ferries más importante del mundo, la que une San Francisco con la isla de Alcatraz

desarrollo de su actividad pesquera. En este sentido, Juan Chas, el armador que se ha puesto en contacto con las empresas que comercializan estos sistemas, ha afirmado recientemente que aunque son conscientes de que con este mecanismo no podrán realizar las tareas de arrastre, *sí pueden ahorrar gasoil del motor auxiliar y emplear la energía del viento para el alumbrado, la cocina, el gobierno del puente, etc.* Estos armadores gallegos esperan los resultados de los trabajos encargados para decidir si instalan o no los dispositivos, ya que las soluciones que hasta ahora se están estudiando, como el gas licuado, no eliminarán la dependencia energética.

APLICACIONES EN LA MERCANTE

Al igual que en la pesca, el alza del precio de los combustibles está repercutiendo negativamente en el transporte de mercancías. Esta circunstancia, unida a la toma de conciencia que desde el sector se está produciendo sobre la necesidad de proteger el medio y a la creciente rigidez de los reglamentos medioambientales sobre la emisión de gases, está haciendo que, aunque de forma más tímida que en la pesca, se esté trabajando en la actualización de la tecnología de los buques.

Desde el punto de vista medioambiental, aunque el transporte marítimo es el menos contaminante de los existentes -hasta cien veces menos que el avión, y entre 4 y 18 veces menos que el camión-, en él recae el 98% del transporte mundial, lo que hace que de su actividad proceda entre el 3% y el 4% de las emisiones totales de CO₂.

Aunque en España aún no existe ninguna experiencia que utilice energías alternativas en buques de carga, en el marco de la Unión Europea se puso en marcha el proyecto Wintecc. Esta iniciativa, que arrancó en 2006 y está previsto que se prolongue hasta junio de 2009, se centra en un nueva forma de propulsión bajo el nombre de "Skysails", complementario al motor de los mercantes. El sistema consiste en un especie de parapente de dimensiones similares a las de un campo de fútbol que, utilizada a modo de vela, permite un ahorro de combustible en función de la fuerza del viento, de un 10% a un 35%, pudiendo llegar hasta un 50% en condiciones óptimas, tanto en lo que se refiere a las características del barco como al viento.

Los expertos cifran en torno a 1.600 dólares al día el ahorro en combustible que se puede conseguir con este nuevo sistema de propulsión. De forma experimental, el mercante de pabellón alemán Beluga Skysails, con una eslora de 132 metros ha transportado unas 8.000 toneladas de carga utilizando esta tecnología, como complemento a su motor tradicional.

El sistema "Skysails" tiene también bajos costos de adquisición y operativas -no requiere personal adicional, ya que su funcionamiento es automático- por lo que se le supone un período de entre 3 y 5 años para su amortización.

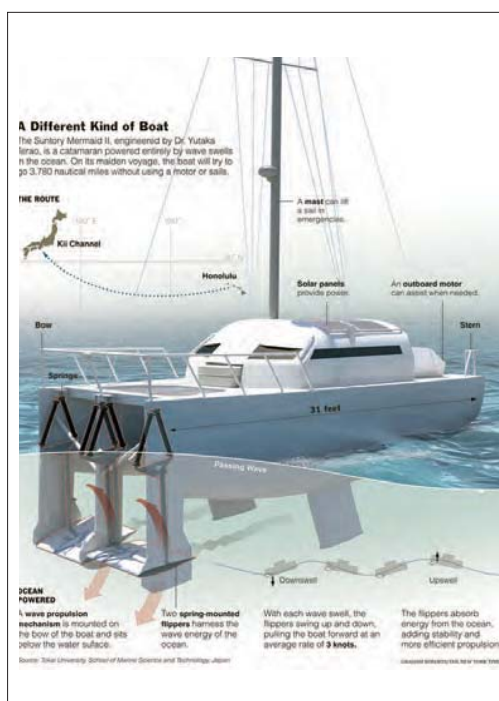
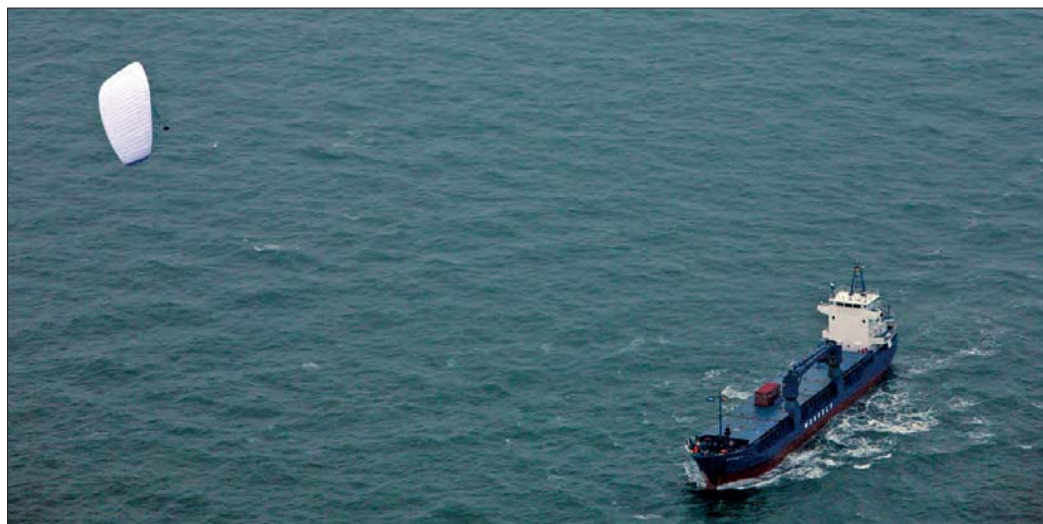
Los primeros resultados obtenidos sobre la rentabilidad del Beluga Skysails -aunque los definitivos no se conocerán hasta finales de enero de 2009- parecen positivos, aunque el objetivo ahora es ampliar a más del doble la superficie de la cometa propulsora.

LA FUERZA DE LAS OLAS Y EL SOL

Quizás menos conocida como energía de propulsión, pero no por ello menos interesante, es la fuerza producida por el movimiento de las olas, una tecnología que han incorporado ingenieros de la Universidad de Tokai (Japón), en el *Suntory Mermaid II*. Esta embarcación, construida con la estructura de un catamarán, cuenta con un sistema de propulsión instalado en la proa del barco que, a través de dos aletas horizontales y paralelas, capta la energía del movimiento del mar. Con cada ola, las aletas se balancean hacia arriba y hacia abajo imitando a la cola de un delfín haciendo que el barco se mueva. Con una longitud de nueve metros y medio, un ancho de tres metros y medio y un peso de tres toneladas, el *Suntory Mermaid II* consigue alcanzar una velocidad aproximada de entre tres y cinco nudos.

El barco, construido con aluminio reciclado, cuenta también con paneles solares para obtener energía suficiente para el suministro de los aparatos electrónicos del barco y con un mástil para desplegar velas, por lo que se puede considerar como un ejemplo de utilización de energías renovables a bordo.

Otro sistema híbrido de propulsión que está dando excelentes resultados es el utilizado por el Solar Sailor. Esta embarcación, de diseño australiano, cuenta también con un motor dual que combina el combustible convencional con



Aspecto del *Suntory Mermaid II* que utiliza la energía de las olas para moverse

uno eléctrico alimentado por paneles solares, que derivan la energía captada hasta unas grandes baterías donde es almacenada. Este sistema consiste en la utilización de unas velas sólidas recubiertas por paneles solares, que permiten navegar tanto con energía eólica como con energía solar, llegando a gastar hasta un 90% menos de combustible tradicional. Gracias al aprovechamiento del viento, en un año se puede conseguir energía equivalente a 20.000 litros de combustible y un ahorro 10.600 litros de diesel.

Su gran aportación está en que se puede aplicar a todo tipo de barcos, desde embarcaciones de crucero y ferries, hasta cargueros y barcos de vigilancia costera. Concretamente, este tipo de embarcación sirve, desde septiembre de este año, para desplazar pasajeros de la Bahía de San Francisco a Alcatraz, la segunda mayor ruta de ferries del mundo, por lo que su eficiencia parece constatada.

Un proyecto quizás menos ambicioso es el del catamarán Lagon 420 Hybrid, que funciona con dos motores eléctricos conectados a propulsores, un generador diesel y a un grupo de baterías. Esta embarcación consigue ahorros de combustible cercanos al 50% a través de la utilización de baterías alimentadas por motores eléctricos. Estos dispositivos se van recargando navegando a toda vela y cuentan con una autonomía de dos horas, cuando las baterías están cargadas al 100%.

De momento, la mayor parte de estos proyectos se encuentran en una fase experimental, pero lo que es evidente es que, dada la eficiencia y los avances en su investigación, en relativamente pocos años algunos de estos sistemas de propulsión dejarán de ser modelos experimentales para formar parte de las flotas comerciales mundiales, que se dedican tanto a la pesca como al transporte de personas y mercancías.

A. MUNGUÍA

UN HITO HISTÓRICO

para el sector naval español



Hace un año, las industrias naval y pesquera españolas se aliaron para crear un consorcio tecnológico que desarrollará el proyecto BAIP 2020 y dará origen al Buque del Futuro: un barco automático, inteligente, polivalente y con una capacidad de ahorro energético del 25% respecto a la flota actual. El proyecto, liderado por los Astilleros Murueta, cuenta con un presupuesto de 37 millones de euros para cuatro años y en el mismo participan 21 empresas y 28 grupos de investigación procedentes de siete Comunidades Autónomas. La alta calidad de las investigaciones ha posibilitado que el proyecto sea el primero del sector marítimo español financiado por el programa CENIT, de Presidencia del Gobierno. El pasado 25 de junio se dieron a conocer en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid los avances científicos del primer año de investigaciones.

Tomando como referencia el horizonte del año 2020, el proyecto BAIP-2020 propone el desarrollo de líneas de investigación en tecnologías innovadoras de diseño, fabricación, implantación y explotación de buques automáticos, inteligentes y polivalentes para la explotación de la pesca en el futuro. La gran mayoría de las tecnologías serán también aplicables a otros tipos de barcos, por lo que su puesta en funcionamiento tendrá una altísima repercusión y expansión en el sector naval español.

Se trata de la gran apuesta del sector marítimo nacional para mejorar su competitividad y afianzamiento en los mercados internacionales.

Responderá a los grandes desafíos a los que se enfrenta el sector en la actualidad, como puede ser el alza del coste del combustible, ya que los futuros barcos serán capaces de obtener un 25% de ahorro energético respecto a la flota actual.

Por sus especiales características tecnológicas y la gran participación de empresas científicas punteras, es el primer proyecto de





investigación del sector marítimo aprobado por el CDTI (el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial), en el programa CENIT que habitualmente financia grandes proyectos de investigación industrial de carácter estratégico. Además, cuenta con el apoyo de la Secretaría General del Mar, perteneciente al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

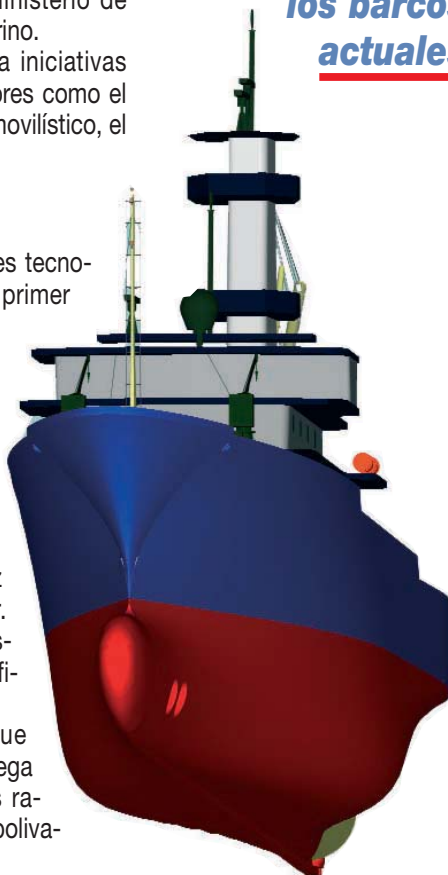
Así, el BAIP-2020 se equipara a iniciativas que han sido claves en otros sectores como el de las telecomunicaciones, el automovilístico, el farmacéutico o el energético.

BASES PARA EL FUTURO

En la presentación de los avances tecnológicos desarrollados durante el primer año de funcionamiento del consorcio, el director adjunto de los Astilleros Murueta, Juan Arana Uriarte, explicó que en la génesis del proyecto se trató de dar un salto e imaginar cómo serían los buques de pesca en el año 2020, teniendo en cuenta factores como la reducción de las capturas y la cada vez mayor competitividad del sector. "La solución -dijo- será un buque español y europeo con la máxima eficiencia".

Según Juan Arana, "este buque traerá consigo unos plazos de entrega más cortos y construcciones más racionales. Además, será un barco poliva-

El Buque Futuro tendrá un ahorro energético del 25% respecto a los barcos actuales



lente, adaptado a diferentes tipos de capturas y sistemas de pesca".

Para alcanzar este objetivo, desde el año pasado y hasta el 2010, un total de 21 empresas y 28 grupos de investigación de siete Comunidades Autónomas diferentes unen esfuerzos y conocimientos científicos y tecnológicos para dar vida al Buque del Futuro.

La previsión es disponer de un concepto virtual, más o menos claro a finales del 2010 y materializarlo en una unidad física experimental en el 2020. Se trata por tanto de desarrollar una idea cuyo diseño final pueda acoplarse a distintos tipos de barcos, ya sean arrastreros de medio porte o atuneros congeladores de más de cien metros de eslora.

A juicio de José de Lara, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid y director técnico del proyecto, con el BAIP-2020 se cambiará por completo la forma de diseñar y producir barcos de pesca, la forma de trabajar en ellos y las interacciones entre los buques y los sistemas de trabajo. "Podemos decir - asegura - que estamos ingeniando el buque del futuro".

Según explica José de Lara, las investigaciones que se están llevando a cabo darán origen en los próximos tres años a tecnologías vanguardistas que traerán consigo una mejora radical de la eficiencia y competitividad de la flota pesquera, de la industria auxiliar y de la construcción naval. "Con el diseño de este barco -cuenta- se dará el mayor salto tecnológico en el sector, tanto a nivel nacional como internacional".



Jesús NAVARRO

Las mejoras obtenidas en este tiempo van, desde nuevos y más eficientes diseños de los buques, empleo de energías alternativas -como es el caso del gas natural- así como innovadores sistemas de gestión y automatización en los sistemas de pesca, con lo que se ha mejorado todo el proceso, marcando un antes y un después en la tecnología pesquera.

Las líneas de investigación del proyecto se agrupan en seis grupos de trabajo: "Nuevas Tecnologías de diseño y Construcción de Buques", "Mejora de la Eficiencia Energética y Empleo de Energías Alternativas en la Operación de Buques", "Dotación de Inteligencia Artificial en los procesos a bordo y en la gestión del buque", "Nuevas tecnologías y Sistemas de Pesca", "Innovación en Tecnologías Oceanográficas para la Caracterización y Protección del Medio Marino" y "Tecnologías en Seguridad, Confort y Salud de la Vida en el Mar".

Gracias a la aportación de todas las compañías y grupos de investigación, el buque del futuro tendrá plazos de producción y entrega más cortos y será respetuoso con el medio marino.

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

El barco que se desarrollará a partir del proyecto BAIP-2020 contará con el máximo grado de automatización en las tareas realizadas a bordo. Para ello estará dotado de inteligencia artificial en lo referente a la ejecución de dichos procesos y en la gestión del buque, confiriendo un grado superlativo de eficiencia. Además, podrá diversificar las actividades de pesca, lo que potenciará su carácter polivalente y racionalizará el uso de energía para obtener hasta un 25% de ahorro de combustible.

Será un buque ecológico, capaz de proteger

Por su parte, el director adjunto de los Astilleros Murueta, Juan Arana Uriarte, considera que la creación del barco comenzará en el momento en el que los astilleros "den el salto y se conviertan en fábricas perfectamente gestionadas para optimizar todos sus recursos"

La Fundación INNOVAMAR, que coordina el proyecto, considera que éste es un "hito histórico en el sector naval español", gracias al soporte del Plan Nacional de I+D+i y especialmente al esfuerzo de las empresas que participan en el proyecto, creando una gran agrupación tecnológica capaz de asumir grandes retos e inversiones.

Precisamente es la colaboración de empresas procedentes de distintos sectores (industrial, aeronáutico, energético, medioambiental y agroalimentario) la que abre, según Arturo González Romero, director general de la Fundación INNOVAMAR, nuevas y grandes expectativas tecnológicas para el futuro.

A nivel europeo, la creación de este consorcio estable de I+D+i en el sector marítimo español, situará a nuestro país en una posición mundial de privilegio, en un sector estratégico para nuestra propia economía, como es el sector naval y pesquero.

AVANCES DEL PRIMER AÑO

Desde que se constituyó el consorcio tecnológico hace un año se ha venido trabajando en varias líneas de investigación dirigidas a convertir a la flota española en una de las más modernas, punteras y avanzadas a nivel mundial. El objetivo del consorcio no es en sí crear un barco sino reunir todas las tecnologías necesarias para que el buque futuro sea competitivo, autómatas, polivalente e inteligente.

21 empresas y 28 grupos de investigación estudian las tecnologías que darán origen a barcos más competitivos





el medio ambiente mediante el aprovechamiento de residuos para la generación de energía, la minimización de las emisiones contaminantes y la participación activa en la protección del medio marino.

Y, por supuesto, será un barco cómodo para los trabajadores. Contará con un grado máximo de seguridad, confort y asegurará la salud de la vida en el mar.

El proyecto BAIP-2020 está en consonancia con las exigencias que la Unión Europea quiere que tengan los barcos en esa fecha. Buques que deberán trabajar con la productividad más alta del mundo, ser líderes en tecnologías y con unos plazos de construcción y entrega mucho más cortos que los actuales. Deberán moverse con un consumo de combustible menor, reduciendo los impactos medioambientales, tanto en lo que se refiere a emisiones al aire como en los vertidos al mar y contarán con nuevas técnicas para el dragado de sedimentos contaminantes. ■

ANA DÍAZ

Participación de las empresas del Consorcio

■. ASTILLEROS DE MURUETA. Murueta (Vizcaya)

Participa en tecnologías de fabricación de buques, optimizando su eficiencia energética y las tecnologías oceanográficas para caracterización y protección del medio marino

■. SISTEPLANT. Derio (Vizcaya)

Interviene en tecnologías de fabricación de buques, optimizando su eficiencia energética y las tecnologías implicadas en la automatización de las operaciones de mantenimiento

■. SENER. Tres Cantos (Madrid)

Participa en tecnologías para el diseño de barcos

■. RUECKER LYPSA. Cornellà (Barcelona)

Se encarga de las tareas sobre optimización de la funcionalidad y ergonomía en el diseño del buque, así como del estudio de las energías alternativas para su propulsión y generación a bordo

■. TSASKORDA. Markina (Vizcaya)

Estudia nuevos materiales y tecnologías para la automatización y optimización de sistemas de pesca

■. ACORDE TECHNOLOGIES. Santander (Cantabria)

Investiga tecnologías para la automatización de las operaciones de mantenimiento, así como de alimentación, logística, comercialización y aquéllas para la ubicación remota y el control de la seguridad de la vida en el mar

■. GUASCOR. Vitoria-Gasteiz (Alava)

Desarrolla tecnologías que empleen energías alternativas para la propulsión y generación a bordo

■. BALIÑO. Vigo (Pontevedra)

Proporciona energías alternativas para la propulsión y generación a bordo

■. CYMASA. La Coruña (La Coruña)

Optimiza la eficiencia energética mediante sistemas y metodologías de diagnóstico remoto y reparación de motores marinos

■. TESTO. Cambrils (Barcelona)

Controla las emisiones de gases contaminantes

■. BIOGAS FUEL CELL. Gijón (Asturias)

Aporta energías alternativas para la propulsión y generación a bordo. En particular, la aplicación de pilas de combustible en la flota de bajura

■. COMPASSIS. Barcelona (Barcelona)

Optimiza la eficiencia energética del buque mediante la investigación en tecnologías hidrodinámicas, así como el estudio de nuevas tecnologías que garanticen la seguridad estructural del buque

■. TÉCNICAS HIDRÁULICAS. Munguía (Vizcaya)

Estudia nuevos materiales y tecnologías para la automatización y optimización de los sistemas de pesca

■. NGETEAM. Zamudio (Vizcaya)

Estudia tecnologías de propulsión eléctricas

■. DEIMOS SPACE. Tres Cantos (Madrid)

Investiga tecnologías implicadas en la automatización de los procesos de control a bordo, así como de la asistencia sanitaria a bordo del buque y tecnologías para detectar posibles bancos de pesca

■. CENTRO DE INVESTIGACIONES SUBMARINAS. Santiago de Compostela (La Coruña)

Interviene en la regeneración y protección del medio marino, eco-dragas

■. INSTITUTO TECNOLÓGICO DE CANARIAS. Las Palmas (Gran Canaria)

Estudia tecnologías oceanográficas para la caracterización y protección del medio marino

■. CONSULTRANS. Madrid (Madrid)

Estudia nuevas tecnologías para garantizar la seguridad estructural del buque y la protección del medio ambiente marino frente a posibles vertidos y fugas

■. P&PD. Vitoria-Gasteiz (Alava)

Analiza nuevos materiales y tecnologías para la automatización y optimización de sistemas de pesca, así como nuevas tecnologías para monitorizarlos

■. CINTRANAVAL - DEFCAR. Loiu (Vizcaya)

Optimiza la eficiencia energética del buque mediante la investigación en tecnologías hidrodinámicas

■. NARCASA. La Coruña (La Coruña)

Realiza estudios para optimizar la eficiencia energética mediante sistemas y metodologías de diagnóstico remoto y reparación de motores marinos.



BAJÓ EL GASÓLEO para la pesca

Los precios de gasóleo para la pesca experimentaron en los últimos dos meses una importante rebaja que, al margen de las casi permanentes oscilaciones del petróleo, suponen una bajada desde más de 0,70 euros litro a unos 0,60 euros, con un recorte superior al 15%. Esta rebaja supone un respiro para el conjunto de las flotas pesqueras, aunque los precios se hallan todavía muy lejos de las cotizaciones que tuvo el gasóleo pesquero hace un año cuando las mismas se situaban por debajo de los 0,50 euros o de los 0,37 euros de enero de 2007.

La subida de los precios del gasóleo, así como de otros combustibles ha constituido en los últimos meses un grave problema para el conjunto de las flotas y muy especialmente ante dos tipos de pesquerías diferentes. En primer lugar, para los grandes barcos que desarrollan su actividad en aguas exteriores dedicados a la captura de peces migratorios, lo que obliga a recorrer grandes distancias para llenar las bodegas. En segundo término, para una flota de bajura donde la escasez de pesca hace que la actividad sea antieconómica y con una rentabilidad muy baja.

Un factor que ha afectado casi por igual a todo tipo de flotas ha sido la constante caída de los precios de la pesca en lonja consecuencia por un lado de unas estructuras no adecuadas y poco transparentes, pero, sobre todo, por las

Administración y sector negocian la aplicación de las medidas planteadas en Bruselas para superar la crisis de los combustibles

importaciones de otras especies similares, pero de una calidad inferior así como por la entrada de pescado capturado con artes y en zonas ilegales.

El importante peso del combustible en el conjunto de los costes de explotación de un barco, que pueden llegar hasta el 50%, hizo que en los últimos meses todo el sector comunitario planteara en Bruselas la necesidad de que se adoptaran medidas para evitar la crisis en la pesca. Las peticiones de los armadores fueron inicialmente atendidas por el propio comisario Joe Borg. Bruselas compartió desde un primer momento con los armadores la existencia de un problema, si bien se achacó el mismo, no solamente a la subida de los precios del gasóleo, sino también por la existencia de una flota sobredimensionada.

Desde esa perspectiva, las autoridades comunitarias plantearon una serie de salidas a tres bandas, no solamente basadas en los precios de los combustibles. En esa línea, se aprobó un paquete de medidas centradas en una reducción de la capacidad de la flota, trabajos a corto y medio plazo para reducir la dependencia exterior del gasóleo y actuaciones para mejorar todos los procesos de comercialización. De acuerdo con los planteamientos comunita-



rios, la Administración española, y el sector mantienen negociaciones para el desarrollo en la aplicación de esas medidas. El director general de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias se reunió igualmente con los responsables de pesca de las comunidades autónomas para exponer los puntos más importantes del reglamento comunitario y, sobre todo, para debatir las modificaciones que se deben introducir en el Fondo Europeo de la Pesca para dar un nuevo enfoque a los gastos en función de los nuevos problemas del sector pesquero

El paquete de actuaciones previsto por la Unión Europea contempla, en conjunto, cinco tipos de medidas. La primera, son actuaciones encaminadas a quitar presión pesquera en los caladeros y que se concretarían en paralizaciones temporales como paso previo a estrategias pensadas más en el largo plazo. Una segunda medida contempla el desarrollo de planes de reestructuración para las flotas que se acojan a los mismos. Una tercera medida contemplaría diferentes actuaciones horizontales como las jubilaciones anticipadas, apoyo a la investigación para mejorar la tecnología en los barcos, sobre todo en lo que afecta al combustible, a la sombra de los recursos del Fondo Europeo de Pesca. También, con los apoyos del FEP, se contemplan

El recorte supera el 15%, aunque los precios siguen por encima de los que había hace un año

actuaciones para mejorar los mercados y finalmente, medidas para fomentar el empleo en el sector, también con recursos del Fondo.

Para apoyar al sector, sobre todo por la subida de los precios del combustible, las autoridades comunitarias pusieron sobre la mesa un montante de 600 millones de euros. Sin embargo, Bruselas dio igualmente luz verde a cada uno de los países miembros para que pudieran tener, la máxima flexibilidad a la hora de manejar los recursos del Fondo Europeo de la Pesca. ■

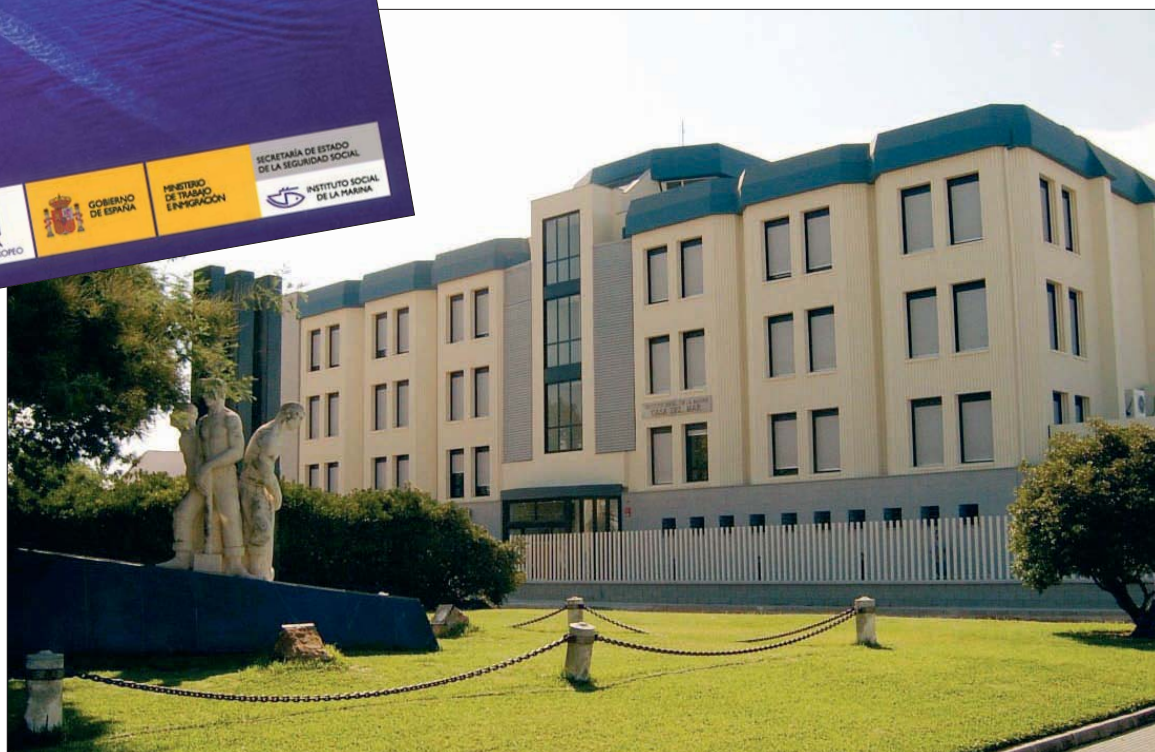
V. M.





El organismo ha formado a casi 30.000 alumnos en los dos últimos años

EL ISM MEJORA LA CUALIFICACIÓN de nuestros pescadores



Entre las competencias y funciones que tiene asignadas el Instituto Social de la Marina, la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar adquiere especial importancia ya que, con la misma, se busca su perfeccionamiento social y humano. El ISM promueve, en este sentido, acciones formativas cofinanciadas por el Fondo Social Europeo. Estas enseñanzas se llevan a cabo de manera habitual en los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva), así como en sus Direcciones provinciales y locales. A lo largo del presente año ya se han realizado 287 cursos y se han formado 3.846 alumnos.

El balance de los últimos dos años ha sido muy positivo habiéndose realizado un total de 2.130 cursos y mejorado la cualificación profesional de 29.240 trabajadores a través de la formación.

Desde el año 2006 y hasta finales de junio de este año, el Instituto Social de la Marina ha formado a un total de 29.240 trabajadores y realizado 2.130 cursos de formación cofinanciados por el Fondo Social Europeo. Durante los primeros seis meses del 2008, los Centros Nacionales de Formación Marítima que el ISM tiene en Bamio e Isla Cristina son los lugares donde, hasta el momento, se han impartido más programas (804 y 556 cursos) y, por consiguiente, también donde se han formado mayor número de alumnos, (76 y 44 respectivamente)

A través de estas acciones formativas, dirigi-



das a los profesionales del sector marítimo, el Instituto Social de la Marina responde a las necesidades de nuestros marinos y pescadores para mejorar su nivel de cualificación profesional.

En el año 2007 se elaboró por vez primera un Plan único de Formación que se dio a conocer a través de folletos divulgativos y también en la página web de la Seguridad Social. Se trata de acercar así la oferta formativa de la Entidad a los ciudadanos de una manera más rápida, utilizando las nuevas tecnologías.

Partiendo de la experiencia de años anteriores y del balance positivo que ha supuesto el Plan de Formación del pasado ejercicio, se han aprobado una serie de cursos que se han venido desarrollando y continuarán a lo largo de este año.

Los grandes grupos de materias a los que los interesados pueden acceder son: seguridad de la vida humana en la mar; salud laboral en el trabajo marítimo; seguridad operacional del buque; prevención y lucha contra la contaminación marítima y tecnologías de la comunicación y la información.

Este año se ha intentado incrementar el número de cursos con mayor demanda entre los profesionales dentro de esas áreas de formación de carácter general.

A las anteriores familias formativas se corresponde, en la aplicación de la gestión de la formación, la siguiente clasificación: certificados



los siguientes enlaces: www.seg-social.es En la sección trabajadores, se selecciona **trabajadores del mar**, y aquí el apartado sobre **formación**, desde donde puede obtenerse información sobre el **plan de formación**, las **acciones formativas**, las **instalaciones y centros** y la **solicitud de admisión**.

Desde esta misma página o en las propias delegaciones del Instituto Social de la Marina se puede rellenar el modelo de solicitud del curso que se desee realizar. Si bien, una vez cumplimentado se deberá remitir al Director Provincial del ISM, presentándolo en las Direcciones Provinciales o locales del Instituto o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 38 de la Ley 30/1992 de, 26 de noviembre, sobre el Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Las Direcciones Provinciales podrán, en algunos casos, pedir al interesado la fotocopia compulsada del DNI, el pasaporte o la tarjeta de identificación de extranjeros; la fotocopia del certificado de empadronamiento; el título o el certificado profesional del demandante así como una declaración del solicitante de no padecer ninguna enfermedad o deficiencia que le incapacite para realizar el curso que desea. En algunos casos, también podrá solicitarse el certificado de empresa que acredite el compromiso laboral de contratar al alumno cuando haya superado la evaluación de la competencia en la formación solicitada.

Precisamente, los alumnos que tengan este compromiso por parte de las empresas tendrán prioridad a la hora de ser seleccionados. Salvo en estos casos excepcionales, en los demás se seguirá el criterio de la antigüedad en el plazo de entrega de la solicitud y el Instituto Social de la Marina garantizará, en la medida de lo posible, la proximidad del centro al domicilio del alumno.



Ana DIAZ

profesionales, títulos profesionales, formación sanitaria, seguridad marítima y contaminación, electricidad y electrónica, actividades relacionadas con el transporte marítimo, actividades pesqueras, mecánica industrial, idiomas, cualificaciones trabajo a bordo, informática, técnicas de búsqueda de empleo, técnicas educativas y otras especialidades

SOLICITUD DE CURSOS

Los beneficiarios de la orden TAS 167/2008 pueden participar en estos cursos. Para informarse de las materias, el lugar donde se imparten y las fechas de su desarrollo pueden hacerlo a través de los folletos que se reparten y están a disposición del público en las Direcciones provinciales y locales del ISM; así como en la página web de la Seguridad Social, siguiendo

La solicitud de cursos puede descargarse en la página web de la Seguridad Social

HOMOLOGACIONES

El Boletín Oficial del Estado del pasado 19 de junio publicó varias Resoluciones de la Dirección General de la Marina Mercante por las que homologaba a las Direcciones Provinciales de Instituto Social de la Marina en Las Palmas y en Palma de Mallorca para celebrar cursos de especialidad marítima.

La Dirección Provincial de Las Palmas cuenta con





las instalaciones y los equipos técnicos y humanos necesarios para impartir cursos de "Familiarización de Buques Tanque" y "Buques petroleros". Así mismo, el centro de Palma de Mallorca puede desarrollar de "Básico de buques de pasaje", "Buques Ro-Ro de Pasaje y Buques de Pasaje distintos a Buques Ro-Ro" y "Formación Básica".

En ambos casos, las homologaciones tienen validez hasta el 18 de septiembre pudiéndose prorrogar en función de la memoria, los planes de estudios, las prácticas y demás documentación que presenten los centros. Además, 15 días antes de la celebración de los cursos, los centros deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante los medios que tienen, las fechas de los cursos, el número de alumnos matriculados, el contenido de las enseñanzas y la relación de formadores. Hay que recordar que muchos de los centros donde se imparten enseñanzas tenían de plazo hasta dicho 18 de septiembre para solicitar la homologación, sin la cual no pueden ofertar enseñanzas ni conceder títulos.

Finalizados los cursos, los centros deberán informar en un plazo de tres días a la Dirección

Más oferta en las enseñanzas más demandadas

El ISM ha organizado más de 2.000 cursos en los dos últimos años

General de la Marina Mercante que alumnos han aprobado, con el fin de entregarles el certificado oficial correspondiente, previa presentación de diplomas del Centro de Formación homologado.

El personal que participa en estos cursos está cubierto por un seguro por si se produjera algún accidente durante la celebración de los mismos.

FAMILIA PROFESIONAL MARÍTIMO PESQUERA

Por otra parte, el Consejo de Ministros del pasado 11 de julio aprobó un Real Decreto por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales mediante el establecimiento de 17 nuevas cualificaciones. En el área marítimo-pesquera, éstas son: actividades auxiliares y de apoyo al buque en puerto; actividades subacuáticas para instalaciones acuícolas y recolección de recursos; actividades de cultivo de plancton y cría de especies acuícolas; actividades de engorde de especies acuícolas y, por último, amarre de puerto y monoboyas. ■

ANA DÍAZ

CURSOS FINALIZADOS Y ALUMNOS FORMADOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: COMPARATIVA POR AÑOS

Curso	2.006		2.007		JUNIO 2008	
	Cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos	Cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos	Cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos
CERTIFICADOS PROFESIONALES						
● Competencia marinera	8	133				
● Carga de mercancías peligrosas en bultos (STCW)	2	22	3	37	1	10
● Buques gaseros	13	89	13	90	5	35
● Buques petroleros	14	99	12	92	5	37
● Buques quimiqueros	12	84	11	73	5	32
● Buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro	48	767	78	1.228	42	613
● Compensador de agujas náuticas	2	19	1	9	0	0
● Familiarización en buques tanque	24	304	18	237	7	96
● Operador general del S.M.S.S.M.	20	169	20	176	8	75
● Radar de punteo automático (A.R.P.A.)	20	170	30	255	9	71
● Básico de buques de pasaje	8	145	6	105	2	40
● Operador restringido del S.M.S.S.M.	2	21	6	55	2	19
● Actualización Buques Gaseros			3	23	0	0
● Actualización Buques Petroleros			4	31	1	7
● Actualización Buques Quimiqueros			3	23	1	7
● Actualización Buques Ro Ro De Pasajes Y Buques de Pasaje Distintos Ro			0	0	1	7
● Actualización Familiarización Buques Tanque			3	31	2	24
● Actualización Operador General Del Ssm			1	6	1	3
SANITARIA						
● Formación básica - módulo de primeros auxilios	102	1.615	88	1.356	26	446
● Formación sanitaria específica inicial	220	3.194	102	1.483	31	416
● Formación sanitaria específica avanzada	49	678	38	552	16	243
● Formación sanitaria para actividades subacuáticas	9	120	5	67		
● Formación Sanitaria Básica	5	75	5	76		
● Formación sanitaria fonda	0	0				
SEGURIDAD MARÍTIMA Y CONTAMINACIÓN						
● Formación básica (3 módulos)	92	1.508	80	1.239	18	307
● Prevención de riesgos laborales N-1	16	239	30	453		
● Búsqueda y salvamento - iamsar	2	26	4	37	3	29
● Código ISM	2	32	1	15	1	16
● Mantenimiento de equipos de seguridad	1	11				
● Marpol 73/78	6	79	5	71	4	37
● Prevención, detección y sistemas fijos de extinción de incendios	1	6				
● Introducción a la prevención de riesgos laborales	2	31	1	18		
● Derrames de hidrocarburos: tecnologías informáticas aplicadas	5	32	6	42		
● Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	53	805	42	633	13	180
● Formación básica - módulo de seguridad en el trabajo	14	179	7	97	3	53
● Formación b-sica - módulo de supervivencia	13	163	4	44	1	13
● Gestión de instalaciones de energías alternativas	0	0				
● Oficial De Protección Del Buque	16	224	16	236	8	110
● Conocimientos generales del medio marino	65	891	58	842	22	343
● Avanzado en lucha contra incendios	45	737	42	654	5	70
● Botes de rescate rápidos	16	278	18	295	5	72
● Prácticas en Lucha Contra Incendios - Básico	4	68			0	0
● Formación básica - módulo de lucha contra incendios	11	131	8	107	0	0
● Prevención y lucha contra la contaminación nivel básico			1	10		
● Prevención De Riesgos Laborales Nivel Básico					9	131
TÍTULOS PROFESIONALES						
● Patrón costero polivalente	3	37	3	36	1	13
● Patrón local de pesca	6	101	2	42	0	0

CURSOS FINALIZADOS Y ALUMNOS FORMADOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA: COMPARATIVA POR AÑOS

Curso	2.006		2.007		JUNIO 2008	
	Cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos	Cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos	Cursos finalizados	Alumnos que finalizan cursos
● Frigorista de instalaciones navales N-1	2	21	2	16	1	9
● Frigorista de instalaciones navales N-2 y pesqueras	1	6	1	10	1	6
● Marinero de máquinas de marina mercante	3	34	5	66	1	9
● Marinero de puente de marina mercante	4	51	7	86	5	67
● Patrón portuario	6	100	5	77	5	78
● Patrón Costero Polivalente (puente y Común)	1	20				
IDIOMAS						
● Frases estandarizadas omi	2	27				
● Inglés para comunicaciones del S.M.S.S.M.	1	10				
● Inglés técnico marítimo nivel 1	2	11				
● Inglés técnico marítimo nivel 2	2	13	3	19	1	6
ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA						
● Autómatas industriales N-1	1	4	0	0		
● Autómatas industriales N-2	1	4				
● Automatismos eléctricos	2	15	1	3		
● Control automático por ordenador	1	8				
● Control Y Acople De Alternadores	1	9	1	6		
● Instalaciones eléctricas N-2	1	11	3	21		
● Redes de autómatas industriales	1	4	0	0		
● Electrohidráulica			1	8		
● Electroneumática			1	5		
● Automatas Industriales					0	0
● Instalaciones Eléctricas					1	10
CUALIFICACIONES TRABAJO A BORDO						
● Cartas electrónicas (ECDIS)	7	57	7	69	4	39
● Control automatico integral de buques	0	0				
● Gestión integral de puente	4	41	8	66	2	13
● Cocinero	1	10				
ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO						
● Control de tráfico marítimo (VTS)	5	28	4	23	1	7
MECÁNICA INDUSTRIAL						
● Gestión Técnica de instalaciones de frío	1	10	1	8	0	0
● Mantenimiento industrial de buques de pesca	1	4	1	7		
● Maquinaria y herramienta: torno y fresa	4	19	4	23	2	8
● Prevención de Legionella Y Tratamiento de Aguas	1	3	1	7		
● Sistemas de aire acondicionado y climatización nivel 2	1	8	1	4		
● Soldadura electrica con electrodos revestidos nivel 1	7	55				
● Soldadura electrica con electrodos revestidos nivel 2			2	19		
● Soldadura Electrica Para Mantenimiento A Bordo					2	19
ACTIVIDADES PESQUERAS						
● Deteccion de pesca con equipos electronicos	3	21	2	9	2	12
● Mantenimiento de artes de pesca	2	34	1	14		
● Construccion de artes de pesca	1	14	1	11	1	8
INFORMÁTICA						
● Intoducción a la informática			1	7		
TOTAL	1.001	13.934	842	11.460	287	3.846



La directora general del ISM y el subdirector de Acción Social Marítimo en un momento del curso.

Con el apoyo de la OIT y **para dar a conocer el Convenio sobre trabajo en la pesca**

Curso internacional en Bamio

Del 25 al 29 de agosto se celebró en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio un curso para divulgar e impulsar el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo sobre las condiciones de seguridad y salud en el sector pesquero, aprobado en junio del año pasado. Por primera vez, representantes de las organizaciones empresariales y sindicales vinculadas a la pesca, así como de los Gobiernos de 16 países latinoamericanos se reunieron para debatir la nueva normativa laboral en aras a su futura entrada en vigor cuando sea ratificado. El Convenio mejorará sensiblemente las condiciones laborales de los pescadores de todo el mundo.

al amparo de la OIT una intensa fase de consulta entre los Estados miembros para que pueda conseguirse el mayor consenso en los puntos más controvertidos del mismo para proceder a su ratificación y puesta en marcha. En este sentido, a lo largo de este año y del siguiente se desarrollarán en el Centro de Formación de la OIT en Turín y en el Centro de Formación que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio una serie de actividades mixtas -bipartitas o tripartitas- con el apoyo de Ginebra (donde la OIT tiene su sede) para promocionar este Convenio.

Se trata de una de las actividades programadas para analizar las implicaciones del Convenio 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca en la que participan representantes de los Gobiernos y organizaciones de empresarios y trabajadores de los países afectados, así como para promover su ratificación por parte de los Estados miembros, fortaleciendo la representatividad de los constituyentes, facilitando que, en el momento en que cada país lo adopte, se asegure una correcta reglamentación y un desarrollo armónico del sector.

En los últimos años y especialmente desde que en el 2007 se aprobara en la Conferencia Internacional del Trabajo el Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca, se ha venido desarrollando



Entre las actividades desarrolladas durante este primer año destaca la semana de formación que representantes de las organizaciones empresariales y sindicales del sector de la pesca procedentes de 16 países de América Latina realizaron en Turín para aprender técnicas de fortalecimiento institucional y de reclutamiento de nuevos miembros.

El curso que se ha llevado a cabo en las instalaciones del ISM es continuación del realizado en Italia y ha contado con la presencia de empresarios, trabajadores y Gobiernos. En cada uno de los cursos, los asistentes han podido visitar las instalaciones de los puertos de Livorno y A Coruña, respectivamente.

A lo largo de este año, se analizarán los elementos principales del Convenio, sobre todo en lo referente a las condiciones laborales de los pescadores. Al mismo tiempo, se realizarán algunas sesiones para tratar cuestiones que interesan específicamente a cada una de las partes implicadas, como pueden ser aspectos productivos y comerciales para los empresarios o políticas públicas para los Gobiernos.

En el 2009 se mantendrá la estructura de los seminarios: con una semana de formación en Italia, otra en España y la visita de los participantes a los principales puertos europeos pesqueros. No obstante, dependiendo de los resultados de este año y de las necesidades planteadas, podrán elegirse temas de debate más específicos para profundizar en ellos. Así, esta segunda parte será un curso de especialización sobre las provisiones del Convenio.

Cuando finalice el programa al año que viene, un total de 64 representantes de las organizaciones de empresarios y trabajadores habrán recibido formación durante dos semanas en Turín y Bamio; mientras que 32 representantes de los Gobiernos participarán solamente en los módulos tripartitos ofrecidos en Bamio. Se habrán formado así especialistas en asuntos de fortalecimiento institucional, representatividad y desarrollo socio-económico del sector pesquero.

MEJORA DEL TRABAJO EN EL MAR

El Convenio 188 de la OIT busca homogeneizar las condiciones laborales mínimas para el sector pesquero, regulando cuestiones relacionadas con la salud y la seguridad del trabajo, las horas de descanso y de alimentación de la tripulación, la edad mínima para embarcarse, las condiciones que deben garantizar la seguridad de las embarcaciones, los equipos de supervivencia adecuados, la formación de los marineros, la Seguridad Social o la repatriación de la tripulación.

La normativa se aprobó en la 96ª Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en junio del 2007 y para su puesta en marcha necesita la ra-

Ana Díaz



La reunión sirvió para explicar el Convenio 188 de la OIT sobre condiciones de trabajo en el sector pesquero

tificación de diez de los 180 Estados miembros de la OIT, de los cuales ocho deben ser países con litoral. Las naciones de América Latina son clave a la hora de ratificar el Convenio ya que es previsible que las de la región asiática no lo hagan. De hecho, en los últimos años Latinoamérica ha hecho numerosas llamadas de atención a la comunidad internacional, exigiendo una mejor reglamentación del sector a nivel mundial, al verse afectada por la competencia de otros países donde la pesca está menos regulada.

Recientemente, el eurodiputado español de Izquierda Unida, Willy Meyer, ponente del informe sobre el Convenio 188 ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, ha pedido la ratificación del mismo al considerar que los "trabajadores del mar soportan graves situaciones



Entrega de diplomas a los asistentes.



de explotación y desprotección, algo que incide directamente en el número y en la gravedad de los accidentes laborales sufridos". De hecho, la Organización Internacional del Trabajo considera que la pesca es uno de los sectores más peligrosos puesto que en él se producen anualmente unos 24.000 accidentes mortales en todo el mundo.

El sector carece de una regulación uniforme que garantice unas condiciones laborales adecuadas; de ahí la necesidad de crear un marco jurídico común representado por este Convenio.

Según Willy Meyer, los trabajadores del mar "llevan mucho tiempo reclamando esta regulación por lo que es fundamental que los Estados miembros respalden la necesidad de ga-

La posición de los países iberoamericanos es vital para la entrada en vigor de la nueva normativa

rantizar su aplicación promoviendo su ratificación". Si queremos garantizar un futuro para el sector marítimo, es necesaria una reforma profunda del sector pesquero que contemple serias mejoras de las condiciones de trabajo, incluidas las salariales", asegura el eurodiputado español.

DECLARACIÓN A TRES BANDAS

Al término de las jornadas, los asistentes al curso de formación de Bamio concluyeron que la actividad pesquera es prioritaria en el mundo ya que genera empleo, beneficios socioeconómicos y promueve el desarrollo. Por otra parte, agradecieron -tanto a la OIT como al Instituto Social de la Marina- la oportunidad que les han ofrecido para poder conocer de forma detallada los contenidos del Convenio 188.

En Bamio, cada grupo de trabajo dio a conocer las conclusiones teórico-operativas que había alcanzado, solicitando a la organización el seguimiento de las propuestas y la continuidad en la celebración de actos como éste para avanzar en la puesta en marcha del Convenio.

El grupo formado por los representantes de los trabajadores realizó una propuesta de "campaña de pescado decente" en la que consideraba puntos esenciales, cuestiones como el tiempo de descanso, la dotación, el alojamiento, la remuneración, el servicio de contratación y colocación, el asesoramiento al cuerpo legislativo del país, la seguridad y la salud en el trabajo, la Seguridad Social, el cumplimiento y el control de la aplicación en lo que se refiere a inspecciones, la pesca sustentable y la edad mínima.

Entre las cuestiones debatidas por este grupo se concluyó que el horario de descanso debe establecerse a través de la consulta y debe estar sujeto a la negociación colectiva. Sucede lo mismo respecto a la remuneración de los trabajadores, la cual debe estar de acuerdo con la legislación de cada país y respetando siempre los derechos a la negociación colectiva.

A juicio de los trabajadores, la contratación y colocación de los pescadores se deberá realizar prioritariamente a través de las organizaciones sindicales que legítimamente les representen, y las cuestiones referidas a la Seguridad Social también deben incluirse en la negociación colectiva.

Por su parte, el grupo de empresarios consideró que antes de la eventual ratificación del Convenio 188 es necesario que los Gobiernos realicen una serie de consultas para identificar y reglamentar los puntos en los que afectará el Convenio. A estas consultas deberán asistir las organizaciones empresariales reconocidas en el sector privado pesquero.

Los empresarios se mostraron preocupados

por las disposiciones relativas al descanso que, según su opinión, deben alcanzarse siguiendo la legislación de cada país y la costumbre en el sector. La instauración de 10 horas mínimas de descanso atenta, según los empresarios, contra los usos y costumbres de la pesca. El descanso se encuentra establecido y reconocido por ley y por convenios laborales con jerarquía normativa. Cualquier excepción prevista genera, a su juicio, conflictividad.

Los empresarios manifestaron su total rechazo al trabajo infantil pues consideran que el trabajo y más aún en el sector pesquero no es apropiado para el desarrollo del ser humano futuro.

Sí se mostraron a favor de instrumentalizar los mecanismos para la implementación del certificado de salud en los países que corresponda; así como de mejorar la Seguridad Social, las coberturas de protección y la prevención de accidentes laborales, aplicando poco a poco todas las formas administrativas de control y registro del personal, formalizando las contrataciones de pescadores, controlando a las empresas de contratación.

El grupo de empresarios concluyó que, el sistema de pago "a la parte" es el idóneo en el sector ya que está universalmente aceptado en la pesca como medio de pago y liquidación de haberes.

Las medidas contra la reconversión y renovación de las flotas pesqueras, contemplada en la parte V del Convenio, fue criticada por los armadores al considerar que obliga a comprar unidades nuevas o readecuadas, con el sobre coste que ello genera. Según los empresarios, el incremento de los costes operativos provocarán un agravamiento de la situación de crisis que atraviesa el sector pesquero en América Latina.

Finalmente, los representantes de los Gobiernos elaboraron un informe en el que reconocen fallos institucionales a la hora de informar y difundir el Convenio y falta coordinación para su implementación debido, fundamentalmente a la existencia de una legislación dispersa.

Por otra parte, consideran que el Convenio trata diferenciadamente el sector artesanal. Para los representantes de los Gobiernos es fundamental que haya una cooperación regional para establecer tratamientos de realidades homogéneas. Además, el diálogo social deberá realizarse en comités tripartitos nacionales con representantes de los agentes sociales y la Administración de cada país.

Reforzar el papel de las organizaciones y de los agentes sociales es, a juicio de los representantes de las Administraciones, esencial para solucionar problemas y para reforzar los sistemas de Seguridad Social entre los pescado-



Ana Díaz

Los sindicatos valoran la negociación colectiva como paso para mejorar la situación de los pescadores

res, formando a inspectores en los artículos del Convenio.

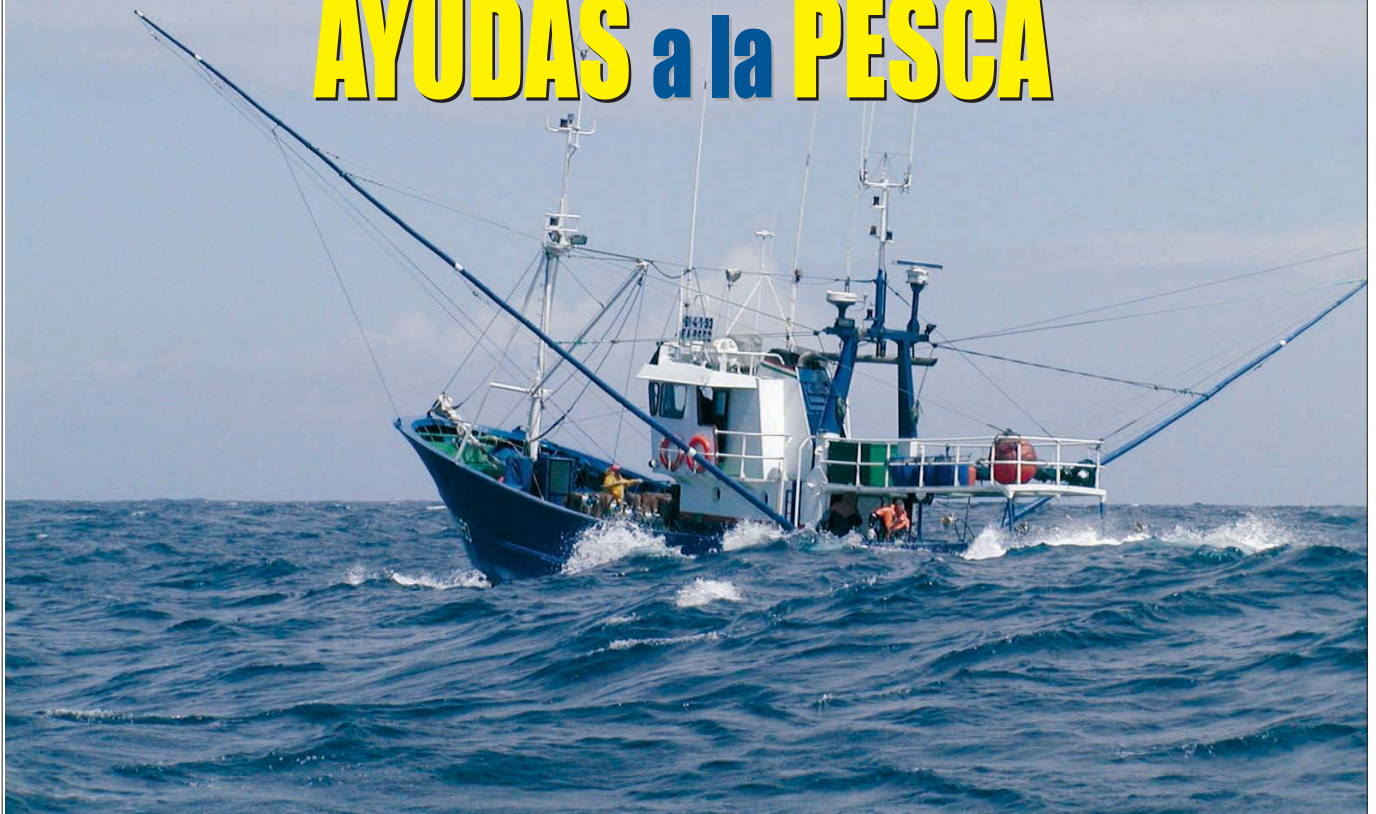
Consideran además que debe crearse una red de comunicación en Internet como instrumento para difundir las posibilidades de cooperación internacional y compartir experiencias sobre el Convenio. La colaboración debe darse también entre las distintas Agencias de Naciones Unidas para poder debatir en profundidad sobre los puntos más polémicos.

En esta tarea de difusión es esencial la elaboración de material de apoyo como carteles, folletos, libros o manuales así como la formación de especialistas capaces de desarrollar directrices para la construcción de nuevos buques de pesca. ■

ANA DÍAZ

Los beneficiarios ya están percibiendo las prestaciones

AYUDAS a la PESCA



El Instituto Social de la Marina está tramitando en estos momentos las ayudas concedidas a los tripulantes de pesca afectados por la paralización de su actividad. En enero vence el plazo para pagar estas subvenciones -que salieron publicadas en julio en el Boletín Oficial del Estado- y para entonces ya se deberán haber pagado a los solicitantes admitidos. Se trata de las ayudas concedidas a los pescadores embarcados en buques que habitualmente faenan en Mauritania, así como en la costera de la anchoa y las campañas de la merluza del sur y la cigala y que se han visto obligados a dejar de hacerlo temporalmente.

De acuerdo con los datos facilitados por las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina, hasta el 22 de septiembre se habían recibido un total de 646 solicitudes de pescadores afectados por el plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala y que, como consecuencia de ello, se vieron obligados a dejar de faenar entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de enero de 2008. Estos trabajadores realizan su actividad en los 132 buques de arrastre y de fondo autorizados por la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, en el mar Cantábrico y en el oeste de la Península Ibérica.

En la Orden PRE/2049/2008, de 9 de julio publicada tres días después en el Boletín Oficial del Estado, se regulan las bases de estas ayudas. Según dicha normativa, la cuantía individual de la subvención es de 45 euros por día de parada. Si bien, el

Instituto Social de la Marina descuenta de dicha cantidad, la correspondiente a la cuota del trabajador a la Seguridad Social. Por otra parte, las ayudas se otorgan por un período máximo de 30 días de paralización temporal contabilizados bien de manera continuada o en dos períodos de quince días cada uno.

El plazo de solicitud de estas ayudas finalizó el 18 de agosto. Sin embargo, el Director Provincial del ISM a quien se hayan dirigido las instancias tiene un plazo de seis meses (hasta el próximo mes de enero) para notificar la resolución. Pasado ese tiempo, los solicitantes a quienes no se haya informado de la concesión de la ayuda, deberán entender que su solicitud ha sido desestimada. El pago se realiza habitualmente entre los días 10 y 20 del mes siguiente al que se ha dado el visto bueno a la solicitud.

COSTERA DE LA ANCHOA

La Orden PRE72149/2008, de 17 de julio, modifica la anterior norma ministerial PRE/2475/2007, de 10 de agosto, que establecía las bases reguladoras y la convocatoria de ayudas para los tripulantes de buques españoles que faenan en la costera de la anchoa y habían parado su acti-



MAURITANIA

(Orden PRE/2102/2008, de 10 de julio)

DIRECCIÓN PROVINCIAL	BUQUES AUTORIZADOS PESCA	SOLICITUDES (22/09/2008)
CÁDIZ	5	0
HUELVA	16	0
LAS PALMAS	10	0
VIGO	11	39
VILLAGARCIA	1	5
TOTALES	43	44

COSTERA DE LA ANCHOA

(Orden PRE/2149/2008, de 17 de julio, modificando PRE/2475/2007, de 10 de agosto)

Nómina de agosto (Pagada)

A CORUÑA	7 trabajadores
CANTABRIA	11 trabajadores
TOTALES	18 trabajadores

Nómina de septiembre (en trámite)



vidad. La nueva normativa corregía la discriminación inicial que establecía condiciones más restrictivas para los tripulantes que para los armadores.

Como consecuencia de esta modificación, 18 trabajadores han recibido en su nómina de agosto ayudas por la parada y se espera que en la nómina de septiembre la cobren los restantes solicitantes.

Estas ayudas se vienen abonando desde el año pasado. Hasta el 15 de septiembre del 2008 se habían pagado casi tres millones de euros a un total de 1.684 trabajadores procedentes de Asturias, Cantabria, Galicia y el País Vasco. Los días indemnizados ascienden a 66.138 y los buques afectados por la parada suman 160 pesqueros.

PESCADORES EN MAURITANIA

Las últimas ayudas que el ISM está gestionando en la actualidad son las que afectan a los trabajadores que han parado su actividad y habitualmente faenan en aguas de Mauritania. Las bases reguladoras y la convocatoria de estas subvenciones están reguladas en la Orden PRE/2102/2008, de 10 de julio.

Los beneficiarios de estas ayudas son los tripulantes de buques arrastreros y congeladores españoles dedicados la captura de crustáceos, incluida la langosta y el cangrejo real, de cefalópodos y de especies demersales pelágicas que pescan en aguas de la República Islámica de Mauritania y que han cesado temporalmente de trabajar durante los meses de abril y mayo de este año.

Las ayudas, que se otorgarán por un período máximo de 61 días comprendidos entre los citados meses, ascienden a 45 euros por día de parada, de la que se descuentan las cuotas del trabajador a la Seguridad Social.

Hasta el momento, se han recibido un total de 44 solicitudes para beneficiarse de esta prestación asistencial de trabajadores que faenan en barcos de Vigo y Villagarcía. La lista de buques a los que la Secretaría del Mar autoriza a pescar en el caladero de Mauritania asciende a 43 embarcaciones procedentes de Canarias, Galicia y Andalucía.

MINIMIS

Pese a que las anteriores son ayudas gestionadas directamente por el ISM, a lo largo del mes del julio el Gobierno aprobó otras subvenciones destinadas al sector de la pesca. Así, como consecuencia del desequilibrio producido entre los precios percibidos por los armadores y el brusco incremento de la producción durante el año 2007 y los primeros meses del 2008, se ha regulado a través de una orden del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (Orden ARM/1941/2008, de 3 de julio) una serie de medidas urgentes para beneficiar a los armadores de buques pesqueros y mejorar la competitividad del sector.

La cuantía de estos subsidios depende del número máximo de tripulantes dados de alta en el REM durante el primer trimestre del año en las embarcaciones cuyos armadores resulten beneficiarios de esta prestación y será diferente en función del tonelaje del barco.

Estas ayudas son compatibles con otras "de minimis" relacionadas en la normativa pero el importe conjunto de todas ellas no podrá superar los 30.000 euros por beneficiario durante este ejercicio fiscal y los dos anteriores. ■

ANA DÍAZ

MERLUZA DEL SUR Y CIGALA

(Orden PRE/2049/2008, de 9 de julio)

DIRECCIÓN PROVINCIAL	BUQUES AUTORIZADOS PESCA	SOLICITUDES (22/09/2008)
A CORUÑA	31	223
BALEARES	1	0
CANTABRIA	4	0
GIJÓN	8	35
HUELVA	10	0
LUGO	23	31
VIGO	18	124
VILLAGARCÍA	32	233
VIZCAYA	5	
TOTALES	132	646

Nuevas tarifas en los servicios que presta el ISM

A comienzos de julio han entrado en vigor las nuevas tarifas de los servicios que presta el Instituto Social de la Marina. La Dirección General del ISM se reserva el derecho a actualizar cada año dichos precios en función del comportamiento del IPC. Consecuentemente, se han actualizado las nuevas tarifas, con un incremento del 4,2% en conformidad con la subida del índice de precios al consumo en el período comprendido entre los meses de abril del 2007 y abril de este año. Las nuevas tarifas, que están publicadas en el Boletín Oficial del Estado del 1 de julio, son las siguientes:

PRECIOS POR SERVICIOS PRESTADOS	
SERVICIOS	PRECIOS EUROS
HOSPEDERÍAS	
HABITACIONES	
● Habitación doble, día	8,55
● Habitación individual, día	5,97
● Habitación doble ocupada por una persona, día	6,85
● Cama supletoria, día	2,14
LAVANDERÍA Y PLANCHADO DE ROPA	
● Prendas superiores (camisa, camiseta, jersey)	1,14
● Prendas inferiores (pantalón, falda)	1,65
● Mono, vestido, pijama y similares	1,51
● Prendas interiores y toallas	0,57
● Cazadora, chaqueta y similares	4,29
● Calcetines (par) y pañuelos	0,32
TAQUILLAS	
● Depósito objetos personales (hasta un máximo de 30 días consecutivos)	6,85
SERVICIO DE DUCHAS	0,92
BUQUES SANITARIOS	
APOYO LOGÍSTICO	
● Trabajo de buceo	1.248,66
● Servicio de aguadas, reparaciones eléctricas, electrónicas o mecánicas	499,45
● Remolque por milla navegada	85,68
Se considera como millas navegadas, las millas marinas recorridas por el buque desde el punto geográfico en que se inicia el remolque, hasta el punto en el que cesa el mismo. La fracción de milla se considerará milla completa	
La reposición de los materiales empleados en los apoyos logísticos se facturará aparte, a su precio de mercado	
CENTROS EN EL EXTRANJERO	
SERVICIO DE COMEDOR	
● Comida o cena	5,19
● Desayuno o merienda	1,10
LOS PRECIOS DE LOS SEVICIOS DE HABITACIONES, LAVANDERÍA Y PLANCHADO DE ROPA, TAQUILLAS Y DUCHAS, SERÁN LOS MISMOS QUE LOS ESTABLECIDOS PARA LAS HOSPEDERÍAS	

Publicada la GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES

La Guía Laboral y de Asuntos Sociales, tiene como finalidad informar a los ciudadanos, instituciones, profesionales y a todas aquellas personas interesadas en las materias que competen al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Todos los años se actualiza el contenido y, en esta ocasión recoge la nueva legislación hasta el día 11 de abril pasado.

De la actual edición se han editado 30.000 ejemplares y con ellos se supera el millón publicados desde 1987, año en el que se editó la Guía por primera vez.

Al igual que en los dos últimos años la Guía Laboral se publica en coedición con el Boletín Oficial del Estado a través de un convenio de colaboración entre ambas instituciones.

CONTENIDO

Desde la “búsqueda de un puesto de trabajo”, “el apoyo a la creación de empresas”, la “contratación de trabajadores y los tipos de contrato” hasta los “derechos y deberes de la Seguridad Social”, las actuaciones de acción social” son entre otros los contenidos recogidos en la Guía.

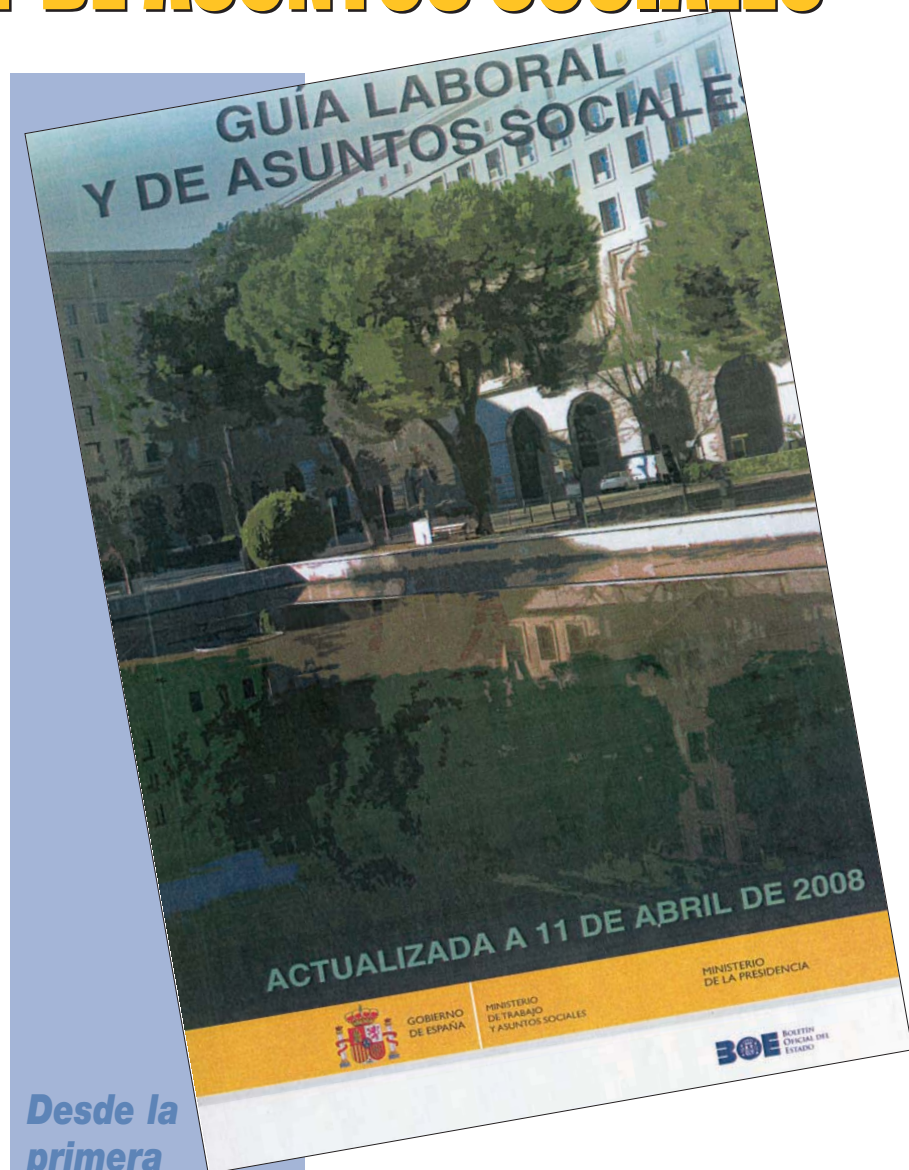
NOVEDADES

Esta edición contiene como novedades más destacables las importantes modificaciones en materia de Seguridad Social, referidas a incapacidad, jubilación, viudedad y otras, así como la nueva prestación económica por nacimiento o adopción. También se publica el Estatuto del Trabajo Autónomo, que por primera vez tiene regulación legal, la regulación de las empresas de inserción, el desarrollo de formación profesional para el empleo, ayudas dirigidas a los españoles en el exterior y retornados, también las dirigidas a la integración de los inmigrantes y el desarrollo de la atención a la dependencia, entre otras.

La Guía puede ser consultada en Internet, en la página web del ministerio, www.mtin.es

REESTRUCTURACIÓN DEL MINISTERIO.

Hay que tener en cuenta que cuando la obra ya estaba en imprenta, se publicó la reestructu-



Desde la primera publicación en el año 1987, se ha superado el millón de ejemplares

También puede ser consultada en la web del ministerio: www.mtin.es

ración de varios departamentos ministeriales que afecta a la estructura del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, por la creación del departamento de Trabajo e Inmigración, y la del Ministerio de Igualdad, que asume las políticas en materia de igualdad y de lucha contra la violencia de género, así como la integración de la Secretaría de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, en el Ministerio de Educación, Política Social y Deporte, con la denominación de Secretaría de Estado de Política Social, Familias y Atención a la Dependencia y la Discapacidad, que desarrolla funciones de dirección de las políticas de cohesión e inclusión social, de familias, de protección del menor y de atención a las personas dependientes o con discapacidad. ■



Gobierno, sindicatos y empresarios **MARCAN LA HOJA DE RUTA del diálogo social**

“Declaración para el impulso de la economía, el empleo, la competitividad y el diálogo social”. Este es el título del documento suscrito en el Palacio de la Moncloa por el presidente Rodríguez Zapatero y los máximos dirigentes de las organizaciones sindicales y empresariales.

Estamparon su firma, además del presidente, los secretarios generales de UGT y CC.OO, Cándido Méndez y José María Fidalgo, y los presidentes de CEOE, Gerardo Díaz Ferrán y de CEPYME, Jesús Bárcenas.

La rúbrica de esta Declaración constituye un paso importantísimo para impulsar el crecimiento económico, la creación de empleo y el mantenimiento de la protección social. El diálogo y los acuerdos consensuados con los agentes sociales, en la pasada legislatura, contribuyeron llevar a cabo criterios de unidad en los más de veinte programas de empleo existentes.

Tras la firma, Rodríguez Zapatero recalcó la importancia que cobrará en esta legislatura el diálogo social, como una “*salvaguarda particularmente valiosa en esta dura y complicada situación económica*”. También señaló que la firma del documento sienta las bases de negociación a partir de unos objetivos compartidos y “de país”. Por otra parte subrayó que los agen-

El presidente del Gobierno y los máximos dirigentes empresariales y sindicales firman en la Moncloa la "Declaración para el impulso de la economía, el empleo, la competitividad y el progreso social".



Gobierno y agentes sociales firman la "Declaración para el impulso de la economía, el empleo, la competitividad y el progreso social"

El Plan de Empleo Integral, del que se beneficiarán 100.000 parados cuenta con una dotación de 1.106 millones de euros

tes sociales han vuelto a estar a la altura de las circunstancias, demostrando que sienten los problemas de España como una empresa compartida y a continuación se refirió a los 20 acuerdos firmados en el marco del diálogo social durante la pasada legislatura. Además, dejó claro que "será la Presidencia del Gobierno la que siga impulsando el diálogo social, para recuperar la capacidad de crecimiento económico, manteniendo los niveles de protección social, apoyando a las empresas y estimulando la actividad". En este sentido anunció que los Presupuestos Generales del Estado contarán con 1.500 millones de euros adicionales para cubrir las prestaciones por desempleo.

Rodríguez Zapatero añadió que este tipo de procesos de debate y negociación dan confianza para lograr la recuperación económica y la consolidación del Estado de Bienestar. "Un país que es capaz de renovar este compromiso entre sindicatos, empresarios y Gobierno es un país capaz de hacer lo que se proponga en lo económico y en lo social y tengo que resaltar la conveniencia de trabajar con responsabilidad y seriedad".

PRIORIDADES

Rodríguez Zapatero enumeró las cinco prioridades del diálogo social. En primer lugar insistió en la conveniencia de apoyar a las empresas en la búsqueda de vías adecuadas que atiendan sus necesidades financieras. En segundo término se refirió al desarrollo y cumplimiento de los acuerdos pendientes alcanzados en la pasada legislatura. En tercer lugar indicó que hay que mantener la protección a los desempleados y aumentar los incentivos así como cualquier otra medida de recolocación que re-



Solbes y Corbacho durante la intervención de Rodríguez Zapatero, tras la firma de la Declaración.



Intervención de Rodríguez Zapatero tras la firma de la Declaración.

sulte idónea a corto plazo. Como cuarto objetivo destacó que es necesaria la reforma del sistema de la Seguridad Social, tanto con los agentes sociales como en el Parlamento y, por último, apostó por cambiar el modelo productivo del país para crecer mejor y, lo que hace falta es “renovar la cualificación de los trabajadores y apoyar a las empresas interesadas en las últimas tecnologías e inversiones en investigación, desarrollo e innovación”.

EMPRESARIOS Y SINDICATOS

El secretario general de UGT, Cándido Méndez, insistió que la firma del documento demuestra el compromiso de las tres partes de armar el hombro para compartir los esfuerzos de manera equilibrada ante la crisis, la primera que se produce desde el ingreso en la Unión Europea y que ahora se aborda a través del diálogo social y no desde la confrontación. El líder sindical abundó en la necesidad de “crear un nuevo modelo productivo en el que tenga más valor el talento que el ladrillo y la productividad frente a la precariedad”.

José María Fidalgo, secretario general de UGT, aseguró que se trata de un documento abierto que no veta ningún tema de negocia-

Impulsar el crecimiento económico, la creación de empleo y el mantenimiento de la protección social, son los tres objetivos fundamentales del diálogo social

ción. También sostuvo la importancia de mantener un diálogo reforzado con sindicatos y empresarios en materias novedosas, tales como las políticas de infraestructuras, industriales, energéticas, de I+D+i, sanidad, educación, vivienda o mejora de la competencia así como eficiencia de las administraciones públicas, materias en las que “el Gobierno tiene que gobernar, porque para eso es el Gobierno de España”.

Por su parte Gerardo Díaz Ferrán, presidente de la CEOE, hizo referencia a los problemas de financiación que atraviesan las pequeñas y medianas empresas y ofreció “la colaboración leal de los empresarios al Gobierno para tratar todos los temas de manera abierta”. Además se mostró confiado en la capacidad de la economía para superar la crisis, lo que requerirá el esfuerzo de todos.

El presidente de Cepyme, Jesús Bárcenas, afirmó que “la crisis está afectando de forma importante a las pequeñas empresas y a los trabajadores autónomos, aunque no debemos dejarnos llevar por el pesimismo, y sí por el realismo. También es necesario encontrar nuevos vehículos de inversión para las Pymes, ante la sequía de los mercados”.



De izquierda a derecha, Jesús Bárcenas (Cepyme), Gerardo Díaz Ferrán (CEOE), José Luis Rodríguez Zapatero (presidente del Gobierno), Cándido Méndez, secretario general de UGT y José María Fidalgo, secretario general de CC.OO.

RADIOGRAFÍA DE LA DECLARACIÓN

El Documento firmado en Moncloa consta de 11 páginas. En primer lugar describe el contexto económico y del empleo en España y apunta que el ajuste provocado por el sector de la construcción residencial comenzó en el año 2006 y se aceleró de manera significativa desde finales del año pasado, con un fuerte impacto en la actividad económica y el empleo.

En él se reflejan los temas que deberán ser tratados por los agentes sociales y el Gobierno. Estos son:

- Los retos a afrontar en la situación actual.
- La acción de Gobierno y diálogo social reforzado.
- Ámbitos de diálogo social.
- Políticas de empleo para abordar el futuro.
- Política de inmigración orientada al empleo.
- Formación orientada al capital humano.
- Negociación colectiva.
- Sostenibilidad, mejora y adaptación del sistema de protección social.
- Vigencia, evaluación y seguimiento del acuerdo.

“El acuerdo social da confianza para remontar las dificultades económicas (Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno)”

PLAN DE EMPLEO

En una intervención en el Parlamento, el presidente del Gobierno manifestó que se elevarán hasta 1.106 millones de euros la dotación prevista para el Plan Integral de Empleo, del que se beneficiarán 100.000 parados según la previsión del Ejecutivo. También señaló que los Presupuestos para el año próximo contemplarán 1.500 millones de euros adicionales para cubrir las prestaciones por desempleo. También hizo referencia a la posibilidad de que las inmobiliarias refinancien su deuda a cambio de que promuevan pisos en arrendamiento y de esta manera mejorar la liquidez de las mismas lo que permitirá atenuar la destrucción de empleo en la construcción.

En esta misma comparecencia en las Cortes, anunció que las pensiones mínimas subirán un 6 por ciento; a dependencia se van a dedicar 1.200 millones de euros y el aumento medio de las becas será de un 6 por ciento. Asimismo recordó que el Gobierno garantiza la prestación por desempleo al 85 por ciento de las personas que pierden su trabajo. Además recordó la bajada del Impuesto de Sociedades que se aprobó en la reforma fiscal y las ayudas a las empresas con las líneas de crédito del ICO, inclui-



Celestino Corbacho, junto a su equipo directivo, preside el encuentro con empresarios y sindicatos en el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

dos los 3.000 millones de euros para el sector inmobiliario que ofrezca el stock de viviendas en arrendamiento así como la posibilidad de transformar las viviendas de venta libre, en inmuebles de protección oficial, sin necesidad de que transcurra un plazo determinado como hasta ahora.

En cuanto al Plan de Empleo añadió que los Ayuntamientos que contraten a desempleados para realizar obras o servicios de utilidad social recibirán una subvención de los Servicios de Empleo. Este programa ya existe desde hace varios años pero ahora será ampliado.

Por otra parte está previsto contratar a un mínimo de 100.000 personas durante el próximo año, fundamentalmente de la construcción y de las industrias y servicios ligadas a este sector, que es donde se está destruyendo más puestos de trabajo. Es necesario subrayar que todos los planes de empleo que se aplican en la actualidad nacieron en una situación económica muy distinta a la de ahora, por lo que el nuevo Plan aconseja su revisión, idea que se trasladará también a las comunidades autónomas con el fin de que se sumen a la iniciativa con sus respectivos planes de empleo.

En una entrevista concedida a la agencia Europa Press, Celestino Corbacho indicó que al ser la construcción el sector que destruye más

**“El diálogo social es la mejor vacuna para salir de la actual situación económica”
(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)**

empleo y que de momento no volverá a ser el motor del crecimiento económico, es necesario dar una cobertura a los desempleados y, además, reorientarlos hacia otros sectores como la rehabilitación, la vivienda pública y la industria, fundamentalmente la ligada a la innovación y a los temas sociales.

Otros dos grandes Objetivos apuntados por el ministro son la reforma de la Servicios Públicos de Empleo y la definición de los grandes criterios de la formación profesional. En cuanto al primero es partidario de potenciar la coordinación entre el Estado, que tiene responsabilidad en la legislación básica y en las políticas pasivas de empleo y, las comunidades autónomas, que son responsables de las políticas activas. Además dijo que hay que aprovechar la oportunidad de servirse de las nuevas tecnologías para que los ciudadanos puedan acceder, a través del Estado, toda la información, tanto de oferta como de demanda de empleo, al considerar que actualmente está excesivamente parcelada la información de políticas activas y, a partir de ahí se podría impulsar la movilidad laboral interregional. El objetivo final –matizó Celestino Corbacho- es que un desempleado esté el menor tiempo posible en esa situación.

Respecto a la formación profesional apuntó que su departamento y el de Educación van a



Componentes de la mesa sobre el diálogo social.

Los presupuestos Generales del Estado contarán con 1.500 millones de euros adicionales para cubrir las prestaciones por desempleo

trabajar de forma conjunta en un programa para que la formación profesional, aunque ha avanzado mucho, todavía no está ocupando el lugar que le corresponde en la sociedad por prestigio social. En este sentido añadió que la primera cuestión es trabajar para que no sea vista como segundo nivel, sino como la gran oportunidad para toda una generación de acceder al mercado laboral. Y puso un ejemplo muy descriptivo: "Alemania tiene menos universitarios que España y sin embargo tiene el doble de personas en formación secundaria".

Por último se mostró partidario de que la formación, tanto la reglada, la continua o la ocupacional no operen de forma aislada, sin que haya ningún tipo de comunicación que las interrelacione y, además, abordar la formación como un concepto permanente y conseguir que las pequeñas empresas puedan beneficiarse de ello. ■

Reunión de la Mesa de Diálogo Social

El ministro de Trabajo e Inmigración presidió la primera reunión operativa de la Mesa de Diálogo Social, en la que participaron representantes de los agentes sociales. Esta reunión se celebró en el ministerio y, al término de la misma, Celestino Corbacho informó a los medios de comunicación que se van a desarrollar cuatro líneas de actuación durante este año, para remontar las serias dificultades que está atravesando la economía española, crear empleo y mantener la protección social. Estos objetivos son:

- Mejorar y modernizar el Servicio Público de Empleo para adaptarlo a las políticas activas y actuar con más eficacia en el mercado laboral.
- Abordar la Formación Profesional conjuntamente

entre los ministerios de Trabajo e Inmigración y de Educación y Ciencia, con el fin de que la formación vaya más allá de ser clasificada como ocupacional, reglada o continua.

- Desarrollar la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo lo más rápidamente posible, para que estos trabajadores tengan mayor nivel de seguridad y protección.
- El ministerio de Trabajo e Inmigración evaluará todos los planes y programas de empleo que existen actualmente para identificar por dónde deberían ir las prioridades del gobierno, teniendo en cuenta el cambio económico actual. También, a largo plazo gobierno, sindicatos y empresarios analizarán los cambios estructurales para identificar los patrones de crecimiento en el futuro.

Mediante una Resolución de la Seguridad Social

Nuevas actividades de las Mutuas PARA EVITAR ACCIDENTES

Mediante una Resolución de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, se determinan las actividades preventivas a realizar por las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, que deberán ser aplicadas durante este año.



La Seguridad Social lleva a cabo la planificación anual de dichas actividades, el establecimiento de los criterios a seguir y la asignación de prioridades en su ejecución, todo ello conforme a las propuestas y objetivos fijados por la Secretaría General de Empleo o bien que se deriven de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo para el periodo 2007-2012. Esta estrategia se contempla como instrumento para establecer el marco general de las políticas de prevención de riesgos laborales a corto, medio y largo plazo, así como para dotar de coherencia y racionalidad las actuaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo desarrolladas por todos los actores relevantes en la prevención de accidentes.

Hay que tener en cuenta que la aprobación de los planes de actividades preventivas presentados por las Mutuas en la mayoría de los casos, a lo largo del último trimestre del año pasado, no ha permitido que se desarrollen en





su integridad las actividades programadas. Por este motivo era necesario mantener las líneas generales de actuación contenidas en la programación aprobada el año anterior, con algunas modificaciones aconsejadas por la experiencia, fundamentalmente en los programas de visitas y actuaciones para promover la reducción de la siniestralidad y de Investigación, Desarrollo e innovación (I+D+i).

MÁS VISITAS

En cuanto al programa de visitas su principal modificación consiste en la ampliación del ámbito de aplicación del mismo, que se hace extensivo a la totalidad de las empresas asociadas a las Mutuas, sea cual sea su tamaño y el sector al que pertenezcan. Respecto al programa de I+D+i las variaciones consisten en la posible inclusión en el mismo de aquellos otros proyectos, estudios, trabajos o colaboraciones orientados a la prevención de accidentes en las empresas asociadas, distintos de los expresamente considerados en esta Norma Legislativa y que se incorporen por las Mutuas en sus respectivos planes de actividades preventivas.

La planificación de actividades aprobadas, además de las de carácter general, se aplicarán preferentemente a las microempresas, de

El programa de visitas se hace extensivo a la totalidad de las empresas asociadas a las Mutuas, sea cual sea su tamaño y el sector al que pertenezcan

El sector de la construcción es el que registra mayor número de accidentes de trabajo

hasta 10 trabajadores, y pequeñas empresas entre 11 y 49 trabajadores. El programa de asistencia técnica a las PYMES fomentará la integración de la prevención en la empresa y la mejora de su gestión a través de visitas a los centros de trabajo consistentes en:

- En las empresas de menos de 6 trabajadores, en las que el empresario asuma personalmente la actividad preventiva, el asesoramiento personal y directo al empresario en todos aquellos aspectos necesarios para la consecución de la eficacia y efectiva gestión de la prevención.

- En las empresas de hasta 49 trabajadores distintas de las anteriores, cuya actividad se encuentre incluida en las ramas de actividad que reflejan mayor número de accidentes de trabajo graves y mortales en el año 2007, y el asesoramiento personal y directo al trabajador designado en todos aquellos aspectos necesarios para la consecución de la eficaz y efectiva gestión de la prevención.

- Asesoramiento y apoyo a empresarios, mandos y trabajadores de empresas asociadas, orientados a que los mismos puedan asumir o ser designados para la gestión de la actividad.

También se llevará a cabo el mencionado programa de visitas y acciones para promover

la reducción de los accidentes en empresas con alto nivel de siniestralidad.

Para el desarrollo de los programas de I+D+i, cabe destacar, entre otros, la investigación sobre la incidencia de los trastornos musculoesqueléticos, las causas que los motivan y medidas preventivas para reducirla; la elaboración de un estudio de enfermedades profesionales notificadas desde el 1 de enero al 31 de octubre de este año. También se realizarán programas de formación y divulgación que también tendrán en cuenta los aspectos relativos a la lengua y cultura de la población inmigrante.

También se llevarán a cabo estos programas dirigidos especialmente a los trabajadores autónomos, preferentemente los que desarrollan su actividad en sectores con alto índice de accidentes.

Por otra parte, a partir de las bajas laborales o incapacidades ocasionadas por exposiciones a agentes físicos, tales como ruidos, vibraciones, campos electromagnéticos y radiaciones ópticas, se determinarán los puestos de trabajo y las características de las tareas y ramas de actividad que presentan unos niveles de exposición más elevados, estableciendo códigos de buenas prácticas encaminados a la eliminación, disminución o control de riesgos. También se



elaborará un programa de actividades preventivas sup autonómico o supraestatal que se inicien a las Mutuas, en relación con las competencias atribuidas a las mismas en materia de higiene y seguridad en el trabajo incluida en el ámbito de la Seguridad Social. También las Mutuas tienen que presentar el plan de actividades preventivas a la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social para su aprobación, especificando los sectores y las empresas a las que van dirigidos, así como el número de trabajadores afectados y el coste previsto para cada uno de los programas. Para el seguimiento y valoración de los resultados el

RAMAS DE ACTIVIDAD CON MAYOR NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRABAJO GRAVES Y MORTALES EN 2007

Rama de actividad	Accidentes de trabajo graves y mortales en centros de trabajo de 1 a 49 trabajadores
Construcción	2.584
Transporte terrestre y por tubería	485
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	435
Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria	305
Comercio al por mayor. Intermediarios del comercio	263
Industria de la madera y del corcho. Cestería	192
Hostelería	178
Fabricación de productos minerales no metálicos	171
Industria de alimentos, bebidas y tabaco	161
Fabricación de muebles. Otras manufacturas. Reciclaje	148
Comercio al por menor. Reparaciones domésticas	147
Pesca y acuicultura	142
Venta y reparación de vehículos. Venta de combustible	135
Total accidentes ramas seleccionadas	5.346





La nueva composición de la Comisión Nacional de la Seguridad y Salud en el Trabajo, incluye a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), prestará la asistencia técnica y la colaboración necesaria, al igual que en la elaboración de la planificación anual, en su seguimiento y en la valoración técnica de sus resultados, en los términos que se determinen en coordinación con la Dirección General de la Seguridad Social.

También cabe señalar que las Comunidades Autónomas que ostentan la competencia compartida de coordinación en esta materia y que lleven a cabo en sus respectivos territorios las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social, determinarán y comunicarán a dichas mutuas y al Ministerio de Trabajo e Inmigración, en el plazo máximo de dos meses, las actividades preventivas a realizar por aquéllas en su territorio, susceptibles de desarrollo en el ámbito de la Seguridad Social, sin perjuicio de la exclusiva competencia en materia de ordenación y ejecución presupuestaria que asiste a la Administración de la Seguridad Social en el orden al mantenimiento de la unidad económico-patrimonial del sistema. ■

COMISIÓN NACIONAL DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

La composición de la Comisión Nacional de la Seguridad y Salud en el Trabajo va a ser modificada para su adaptación a la nueva estructura de los departamentos ministeriales de la administración general del Estado. Entre estas medidas se recoge expresamente que la Comisión Nacional incluya en su composición a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

Esta Comisión es el órgano colegiado de las Administraciones Públicas en la formulación de las políticas de prevención de accidentes laborales y, también el de participación institucional en materia de seguridad y salud en el trabajo. Dicho órgano está integrado por un representante de cada una de las Comunidades Autónomas y por igual número de miembros de la Administración General del Estado y, paritariamente con todos los anteriores, por representantes de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas. En una norma legislativa que entró en vigor en el año 1996 quedó establecido que habría 17 vo-

cales en el ámbito de la Administración General del Estado en representación de varios Ministerios.

En la actualidad se ha establecido una nueva organización de algunos departamentos ministeriales y, debido a estos cambios de estructura, competencias y denominaciones de dichos departamentos, resulta necesario adoptar la composición del grupo de vocales de la Administración General del Estado que forman parte de la mencionada Comisión.

La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, 2007-2012, incluye la revalorización de esta Comisión Nacional, instando un conjunto de medidas dirigidas a configurarla como el foro de concertación y diálogo entre el Estado, las Comunidades Autónomas y los interlocutores sociales de las políticas de prevención. Tal y como hemos mencionado antes, entre esas medidas se recoge que se incluya en su composición a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

En los ocho primeros meses de este año

La Seguridad Social presenta un **SUPERÁVIT DE 15.971,38** millones de euros

La Seguridad Social ha presentado un superávit de 15.971,38 millones de euros en los ocho primeros meses de este año. En el mismo periodo de 2007 las cuentas arrojaron un saldo positivo de 15.350,44 millones de euros, según los datos reflejados en el Sistema de Información contable de la Seguridad Social.



Es necesario subrayar que a últimos de agosto no se ha procedido a la imputación presupuestaria de los gastos previstos, por un importe aproximado de 1.700 millones de euros, lo que supone la disminución del superávit alcanzado a 31 de agosto.

El saldo de 15.971,38 millones de euros corresponden a la diferencia entre unos derechos reconocidos por operaciones no financieras de 84.025,86 millones de euros y unas obligaciones de 68.054,48 millones de euros, que crecen un 8,90 por ciento y un 10,11 por ciento, respectivamente, respecto al mismo periodo del año 2007.

En términos de caja, estas operaciones no fi-

La Seguridad Social prevé ingresar este año 104.615,49 millones de euros en concepto de cotizaciones sociales

nancieras se concretan en una recaudación líquida de 82.150,88 millones de euros, con un incremento porcentual de 9,14 por ciento respecto al ejercicio anterior, mientras que los pagos presentan un aumento del 9,66 por ciento alcanzando los 67.384,91 millones de euros.

El volumen total de derechos reconocidos, el 90,57 por ciento corresponde a las Entidades Gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social y, el 9,43 por ciento restante a las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales. Respecto a las obligaciones, el 91,29 por ciento ha sido reconocido por la Entidades Gestoras y, el 8,71 por ciento por las Mutuas.

EJERCICIO 2008 ACUMULADO HASTA FIN DEL MES DE AGOSTO. NIVEL CONTRIBUTIVO

CLASIFICACIÓN ECONÓMICA	OBLIGACIONES RECONOCIDAS		PAGOS REALIZADOS		INCREMENTO RELATIVO %	
	EJERCICIO 2007	EJERCICIO 2008	EJERCICIO 2007	EJERCICIO 2008	OBLIGACIONES	PAGOS
OPERACIONES CORRIENTES						
1. GASTOS DE PERSONAL	1.383,32	1.475,46	1.373,83	1.473,37	6,66	7,25
2. GASTOS CORRIENTES BIENES Y SERVICIOS	1.107,45	1.152,12	1.061,28	1.099,42	4,03	3,59
3. GASTOS FINANCIEROS	4,23	3,88	4,21	3,85	-8,27	-8,55
4. TRANSFERENCIAS CORRIENTES	58.851,42	64.572,86	58.553,04	63.964,78	9,72	9,24
SUMA OPERACIONES CORRIENTES	61.346,42	67.204,32	60.992,36	66.541,42	9,55	9,10
OPERACIONES DE CAPITAL						
6. INVERSIONES REALES	169,18	178,21	165,78	171,54	5,34	3,47
7. TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	290,59	671,95	290,59	671,95	131,24	131,24
SUMA OPERACIONES DE CAPITAL	459,77	850,16	456,37	843,49	84,91	84,83
SUMA OPERACIONES NO FINANCIERAS	61.806,19	68.054,48	61.448,73	67.384,91	10,11	9,66
OPERACIONES FINANCIERAS						
8. ACTIVOS FINANCIEROS	14,27	14,44	13,52	14,18	1,19	4,88
9. PASIVOS FINANCIEROS	769,90	0,03	769,90	0,03	-100,00	-100,00
SUMA OPERACIONES FINANCIERAS	784,17	14,47	783,42	14,21	-98,15	-98,19
TOTAL GASTOS	62.590,36	68.068,95	62.232,15	67.399,12	8,75	8,30

COTIZACIONES SOCIALES

La Seguridad Social prevé ingresar durante 2008 un total de 104.615,49 millones de euros en concepto de cotizaciones sociales. De esta manera los ingresos por cotizaciones representan en los ocho primeros meses el 68,96 por ciento de lo previsto para todo este ejercicio.

Hasta el mes de agosto de este año las cotizaciones sociales ascendieron a 72.147,14 millones de euros, lo que significa un avance interanual de 5,98 puntos porcentuales respecto al primer mismo periodo de 2007.

PRESTACIONES ECONÓMICAS

Las prestaciones económicas a familias e instituciones ascendieron a 62.139,65 millones de euros, lo que supone un 91,31 por ciento del gasto realizado en el sistema de la Seguridad Social. La mayor partida, 59.815,68 millones de euros corresponde a pensiones y prestaciones contributivas, con un aumento interanual del 9,06 por ciento, habiéndose reconocido por este concepto, en el mes de agosto, un importe de 7.165,22 millones de euros.

Dentro de las prestaciones contributivas, a las pensiones de invalidez, jubilación, viudedad, orfandad y a favor de familiares, se destinaron 54.255,12 millones de euros, un 8,69 por ciento más. El gasto en Incapacidad Temporal (IT) asciende a 3.785,95 millones de euros, lo que origina un incremento interanual del 8,34 por



Los ingresos aumentan un 8,90 por ciento interanual y los gastos un 10,11 por ciento

ciento. Las prestaciones por maternidad, paternidad y riesgo durante el embarazo se elevan a 1.390 millones de euros, lo que representa un incremento del 28,40 por ciento respecto al año pasado, debido a las prestaciones creadas en 2007 dentro de este apartado.

A finales del mes de agosto, las pensiones y prestaciones no contributivas registraron un importe de 2.323,97 millones de euros, con un incremento interanual del 10,89 por ciento. ■

MUSEO MARÍTIMO DE ASTURIAS

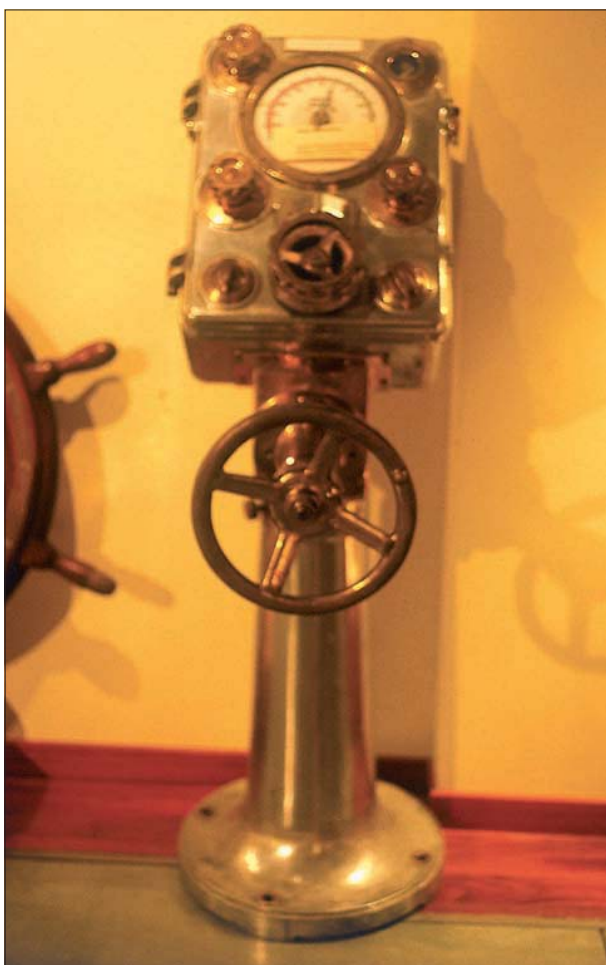
homenajea a las gentes del mar

El Museo Marítimo de Asturias, situado en la villa marinera de Luanco, expone una muestra especial para celebrar los sesenta años de este espacio dedicado a las gentes del mar. Para esta ocasión el museo expone 150 piezas entre las que destacan trabajos en malla de más de 200 años de antigüedad confeccionados en la localidad. Otras piezas destacables son las maquetas navales realizadas por artesanos de esta comunidad de gran tradición marítima y pesquera. Con esta muestra el centro museístico homenajea a los lugareños volviendo al espíritu original que impulsó la creación del museo en 1948.





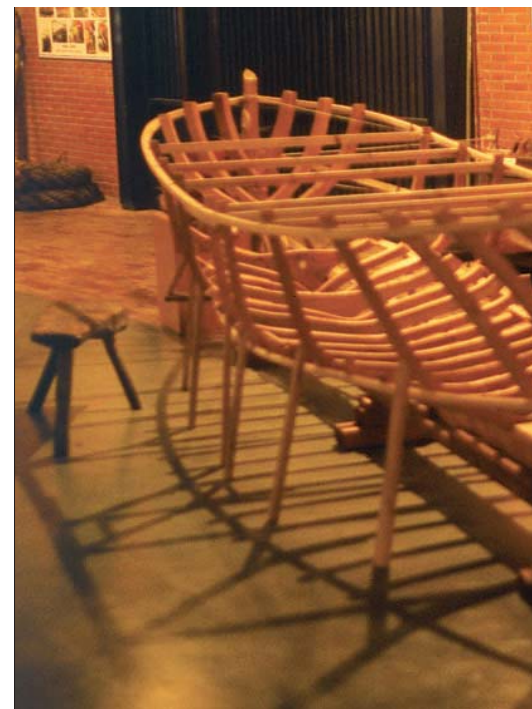
El museo cuenta con cuatro áreas: biología marina, etnografía, pesca tradicional e historia de la navegación



El Museo Marítimo de Asturias, fundado en 1948 en la marinera villa de Luanco, tiene como objetivo la recogida, catalogación, conservación, estudio y exposición de todo tipo de materiales y documentos relacionados con la actividad marítima.

Desde su fundación hasta el presente, el museo ha experimentado distintas fases. En la primera, dio sus primeros pasos a partir de concursos y exposiciones de modelismo naval que impulsaron, por un lado, a los artesanos luanquianos a involucrarse en mantener la memoria marítima de la localidad y, por otro, esta actividad creó la necesidad de hacer las exposiciones permanentes. Esta fase que se inició con la creación espontánea se extendió hasta 1991. El museo estuvo cerrado hasta que reabrió sus instalaciones en los nuevos locales en junio de 1992. Las donaciones tanto públicas como privadas junto a las adquisiciones permitieron crear las nuevas secciones de carpintería de ribera, pesca tradicional y biología marina. El incremento de los fondos hizo que durante esta fase el espacio se quedara pequeño para albergar y exponer todas las piezas. La tercera fase, en la que se encuentra el museo en la actualidad, se ha iniciado en el 2001 con la construcción de un nuevo edificio de tres plantas que, a parte de albergar la colección exponiendo el pasado marítimo de la localidad, se ha establecido también como emblema que conecta el pasado y presente marinero de toda la comunidad. De esta forma, el nuevo espacio reúne toda la colección que había estado repartida entre el antiguo instituto de Luanco y el Museo del Mar.

Los fondos museográficos -que sobrepasan las doce mil piezas- se agrupan en cuatro gran-



des áreas o secciones, que son: biología marina, carpintería de ribera, pesca tradicional e historia de la navegación. A ellas hay que añadir pequeñas colecciones complementarias de iconografía marítima, como artes industriales (en vidrio, porcelana, plata, marfil), artes populares (recuerdos, scrimshaws, exvotos), barcos de juguete, y otros temas varios. El centro también cuenta con un archivo documental, cartográfico y de imágenes.

MEDIO MARINO

El edificio, que con sus escaleras, su ventanas semejantes a los ojos de buey y sus tuberías vistas recuerdan a una embarcación, alberga en la sala I una maqueta de la plataforma marina asturiana que permite reconocer a los visitantes los caladeros de pesca, los profundos cañones de Avilés y Lastres, el lugar donde se supone que habitan los calamares gigantes, y otras peculiaridades. Todo ello con la referencia de la costa, donde se sitúan los diferentes puertos y faros. Siguiendo la orientación didáctica del museo se muestra la formación de cuatro tipos de playas, según los elementos erosionados de los que proceden los aportes arenosos. Las plantas marinas, algas pardas y rojas, corales- extraídos mayoritariamente por pescadores del lugar durante su faena- muestran la influencia que tiene en el mar Cantábrico las aguas procedentes del Atlántico más frías y salinas.

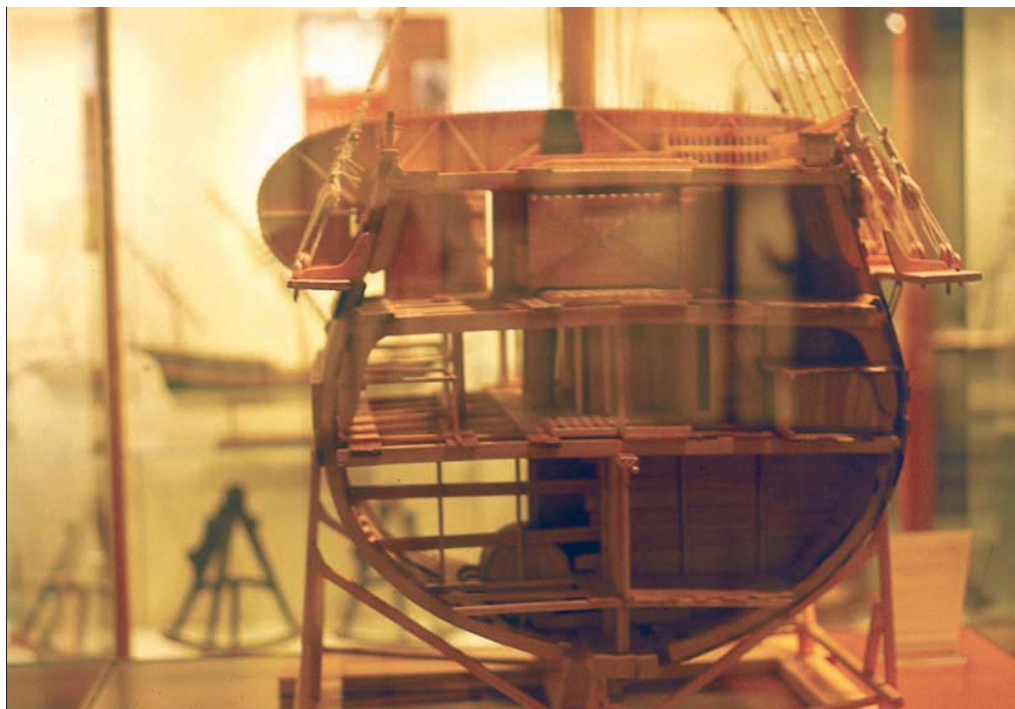
En diferentes vitrinas se expone una rica variedad de especímenes, desde las formas de vida ya desaparecidas (fósiles) o ejemplares raros o exóticos (corales, esponjas), hasta los moluscos y crustáceos que nos son familiares, así como las aves más comunes de nuestros acantilados. Hay también un acuario en cuyos tan-

ques evolucionan diversos ejemplares de las especies más comunes del Cantábrico. No podía faltar una referencia a la ballena, y por ello se expone una serie de huesos de este mamífero ya desaparecido de nuestras costas, espectaculares por su tamaño. La caza de la ballena, realizada desde el siglo XIII y hasta el XVII en que se agotó por sobreexplotación, tuvo gran repercusión en la vida de los pueblos costeros cantábricos, contribuyendo a la formación o crecimiento de muchos de ellos. Durante aquella época las ballenas francas se cazaban a vista de costa. Este tipo de capturas, que se realizaba fundamentalmente en los meses de invierno desapareció el siglo siguiente.

CARPINTERÍA DE RIBERA

La sala II del museo, con marcada orientación etnográfica, exhibe una buena representación de la carpintería de ribera. Este tipo de cons-





trucción inicia su tradición en la zona en el siglo XVIII y abarcó todo tipo de embarcaciones. Los talleres se extendieron por casi todos los puertos asturianos -especialmente en Castropol, Figueras, Viavélez, Navia, Luarca, San Esteban y Luanco- y durante generaciones las reglas de construcción se transmitieron de padres a hijos. En la actualidad esta actividad puede considerarse en trance de desaparición, sustituida por nuevos materiales. Por este motivo el Museo expone embarcaciones en proceso de construcción para destacar la nobleza y maestría de este oficio, cuyo 'saber hacer' constituye un acervo de conocimientos y técnicas del mayor valor etnográfico.

También se muestran en la sala las distintas herramientas utilizadas junto a maquetas de grandes proporciones que permiten apreciar el proceso de construcción. Este carácter etnográfico hace que su lugar de exposición conecte con el dedicado a la pesca tradicional, com-

El museo subraya la importancia del sector marítimo y mantiene la memoria de actividades y saberes que se van perdiendo

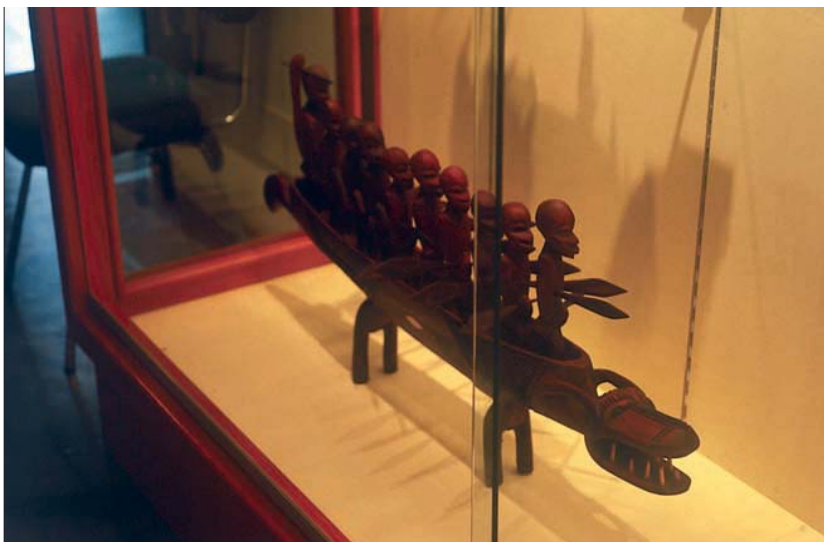
partiendo ambas secciones el espacio de la gran nave que alberga esta sala.

Componen esta sección varios tipos de embarcaciones representativas de la construcción de la zona: un bote de remo, un bote de vela, una motora y una merlucera. También hay una serie de grandes maquetas a escala 1:3 y 1:10, que muestran con todo detalle las piezas y su ensamblaje. El carácter didáctico del museo se hace palpable con la exhibición de un bote de cinco metros a medio hacer, que muestra cómo se construye una embarcación por el método tradicional, pues está en la fase en que aún no tiene colocadas todas las cuadernas ni el forro exterior. Además, sobre un tronco de roble tronzado, las marcas por donde se ha de serrar para sacar las varengas y cuadernas. Paneles informativos y fotografías se alternan con las diferentes herramientas utilizadas, los elementos de trazado, los planos y medios-cascos y el equipamiento básico de que disponían los astilleros tradicionales.

PESCA ARTESANAL

En la misma nave en que se ubica la carpintería de ribera se recogen todo tipo de aparejos y artes de pesca con los que las gentes del mar se procuraban el sustento. Los primeros, como es sabido, son los formados por línea y anzuelo (acle, palangre, rapeta, cacea.) mientras que los segundos son los hechos de red (abareque, tresmallo, volanta). Los aparejos y artes están agrupadas y cuentan con información sobre las especies a cuya captura se destinan. Así, se distingue la pesca del congrio, que se hace con cales y palangres; la del bonito a la cacea; la de lubina y xarda, también a la cacea; la de palometa y besugo, con palangre; la de la sardina, con red de abareque, etc. Los diversos útiles





de marisqueo (nasas, trueles, viveros) y de pesca de angula (cedazos) también tienen su apartado. Pero no sólo hay en esta sección aparejos y artes.

La actividad extractiva, entonces y ahora, crea distintas actividades 'en tierra', tales como confección de velas, cabuyería, cosido de redes, cestería, etc. La sala cuenta además con gran diversidad de utensilios y complementos utilizados en estas actividades: tangaraes, motoneta, pasadores, gaxartes, rempujos, agujas, paxos. Aunque la pesca tradicional se realizaba generalmente sin más instrumentos de navegación que el compás (la brújula), se exponen algunos elementos que se fueron incorporando en la segunda mitad del siglo XX, que mejoraron la seguridad y el rendimiento de las capturas: el radiogoniómetro, la sonda eléctrica y el detector de bancos de peces.

En la exposición queda de manifiesto la contradicción que afecta a la actividad extractiva pesquera haciendo reflexionar a los visitantes. Por un lado, los métodos tradicionales de pesca artesanal no esquilman los caladeros, permitiendo mantener el ecosistema; pero la dureza de esos trabajos y la escasa ganancia obte-



nida con ellos imponían condiciones de vida rayando en la miseria. Por el contrario, la modernización de los barcos y los métodos de pesca, trajo un mayor nivel de vida para los pescadores pero también el agotamiento de los caladeros, poniendo en peligro la continuidad de la actividad.

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN

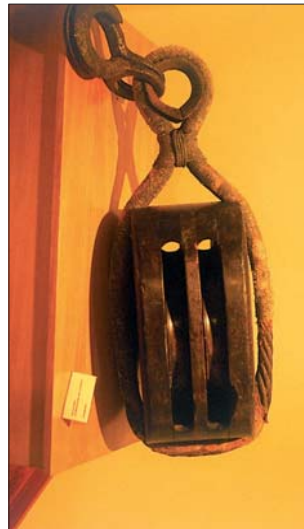
Esta sección fue la que dio origen al Museo en 1948, y constituyó la casi totalidad de sus fondos hasta el año 1992 en que se abrieron nuevas secciones. En ella se reflejan los sucesivos cambios y avances habidos en la técnica de navegar a través del tiempo desde naves egipcias o griegas que manifiestan la importancia del comercio marítimo para las culturas de la antigüedad. Esta área incluye, por tanto, la evolución formal de los barcos, desde los primitivos de remo hasta los grandes buques actuales; también los diferentes instrumentos auxiliares que se fueron usando en cada época (de orientación, de medición, de comunicación.), además de la cartografía, la adopción de nuevas formas de propulsión, etc.

Pero la historia de la navegación no es sólo la historia de los barcos, pues se solapa con la propia historia de la Humanidad. En efecto, la mar fue siempre vehículo de comunicación, y por lo tanto de intercambio de personas, mercancías e ideas; en definitiva, de difusión del progreso. El espacio que el Museo dedica a la Historia de la navegación ocupa tres salas -las números III, IV y V - que llevan los nombres de Ramón Vega Fernández (el alcalde que impulsó su creación), Valentín Suárez Viña (fundador de una escuela de maquetistas en Luanco) y José María Martínez-Hidalgo (lumbrera de la historia y museología marítimas). La primera de estas salas (III), cubre el largo período de tiempo que media entre la Antigüedad y los grandes descubrimientos geográficos del siglo XV: barcos egipcios, romanos, vikingos, normandos, mediterráneos y hanseáticos, para desembocar en las innovadoras carabelas y naos portuguesas. Los Descubrimientos Portugueses en África, el Descubrimiento de América, la Primera Vuelta al Mundo, tienen un protagonismo especial. También se destaca la Ruta de las Especias que, aunque perdurable en tiempo, es en la época medieval cuando adquiere mayor relevancia. Cada apartado está contextualizado con cartografía, objetos de la época -ánforas, monedas, anclas-, y los instrumentos que fueron apareciendo para la orientación en la mar: astrolabio, cuadrante y ballestilla.

La siguiente sala (número 4), que abarca la navegación entre principios del siglo XVI y mediados del siglo XIX, representa el primer gran impulso de la vela, con buques de grandes di-



mensiones y complicado aparejo. Alternan buques mercantes con los armados, dedicándose atención especial a la piratería y al tráfico de esclavos, que supusieron actividades tan lucrativas como detestables. Maquetas de gran tamaño (Real Felipe, San Juan Nepomuceno) permiten apreciar toda la complejidad de estas fortalezas flotantes. Por su significación, debe destacarse una pieza importante: el compás del bergantín Volante, buque en el que Jovellanos expendería su último viaje, con arribada forzosa en Puerto de Vega. La sala 5 se dedica a la navegación de los siglos XIX y XX. En ella hay apartados dedicados a la emigración a América, a la época dorada de la vela (los míticos clippers), el tráfico carbonero generado por la minería asturiana, y finalmente la especialización contemporánea de los buques en función de la mercancía a transportar (petroleros, cementeros, graneleros.). Una gran variedad de instrumentos -octantes, sextantes, correderas, catalejos, alidadas, taxímetros- deja constancia de los avances técnicos que acompañan a la evolución de los barcos, y la recreación con elementos de época de una cámara de capitán nos hace participar en esta mítica profesión. Vinculado con la historia de la navegación, aunque ligeramente separado de las salas que la contienen (se ubica en el corredor que circunda la nave) se dedican sendos espacios a la Arma-



da española de los siglos XIX y XX y al Salvamento Marítimo, con maquetas de sus buques más representativos y numerosos objetos alusivos (medallas, salvavidas, lanzacabos, instrumentos de emergencia). También la marina deportiva tiene su lugar en el Museo: la serie de barcos de vela de la Olimpiada de Barcelona, las traineras y varios tipos de embarcaciones se exponen en el corredor de la primera planta.

No podía faltar un apartado dedicado a los grandes naufragios, en particular al Titanic, que suponen la cara más negra de la navegación y contribuyen a poner de relieve los riesgos del medio marino. Complemento y contrapunto de las secciones citadas es la colección de objetos de iconografía marítima en las artes industriales: alegorías en cerámica, vidrio, plata, marfil y una colección de barcos de juguete, sirven para hacer más variada y atractiva la exposición. La conmemoración de los sesenta años del museo han coincidido con la apertura de las salas que quedaban pendientes. La exposición, que permanecerá abierta hasta el 31 de octubre, cumple con un doble objetivo: exhibir piezas que recuerdan la importancia del sector marítimo y mantener la memoria de actividades y saber que se va perdiendo. ■

J. M. S.

FOTOGRAFÍAS: MANUELA NIETO QUINTANILLA



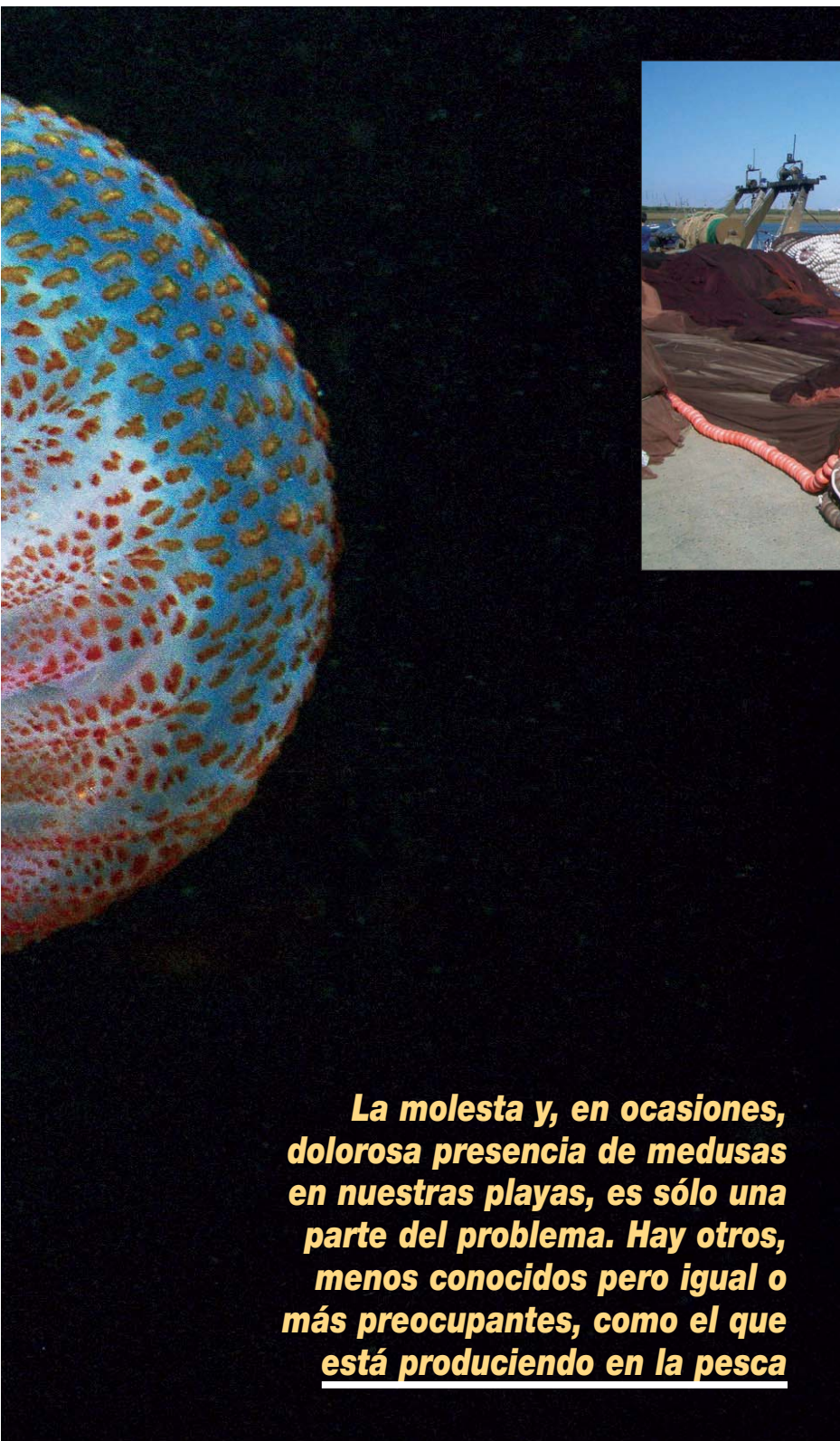
Junto a la contaminación y la climatología

El saqueo pesquero

CONTRIBUYE

a la proliferación de medusas

De un tiempo a esta parte, las medusas se han convertido en uno de los protagonistas del verano en nuestras costas. Su llegada masiva a las playas, con las consiguientes molestias para los bañistas, está creando cierta alarma. Es el efecto más visible, pero no el único ni el más grave, como el que está produciendo en la pesca. Los científicos tratan de conocer más sobre este fenómeno, reciente en su magnitud aunque no nuevo. Todo apunta a que su molesta proliferación tiene bastante que ver con la actuación del ser humano y la alteración del ecosistema marino: La sobrepesca, con la drástica reducción de especies, como el atún, que se alimentan de medusas; la variación de los parámetros oceanográficos (temperatura, salinidad); y la contaminación de las aguas marinas (vertidos industriales, urbanos y de escorrentías, cargadas de abonos agrícolas).



La molesta y, en ocasiones, dolorosa presencia de medusas en nuestras playas, es sólo una parte del problema. Hay otros, menos conocidos pero igual o más preocupantes, como el que está produciendo en la pesca

Se trata de un fenómeno natural. Como señala Josep María Gili, biólogo marino del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), “el mar no es una piscina. Igual que no concebimos un campo sin avispa, no hay mar sin medusas”. Se trata de una especie, del grupo de



Isidoro Mora

los cnidarios (knidé, del griego, ortiga), que habita los mares desde hace unos 650 millones de años. El problema surge ahora por la enorme proliferación de esta especie registrada en los últimos años y en todos los puntos del planeta donde se asienta.

Su molesta y, en ocasiones, dolorosa presencia en nuestras playas, debido a su picadura, es sólo una parte del problema. Hay otros, menos conocidos pero igual o más preocupantes, sobre los que se afanan los investigadores que tratan de saber más sobre esta especie. Conocer, por ejemplo, el impacto que la pesca pueda tener sobre este fenómeno de proliferación de medusas así como el que éstas, a su vez, tienen sobre la pesca.

El saqueo al que se está sometiendo a los océanos está provocando la reducción drástica de especies depredadoras de medusas, como el atún, el pez luna (perseguido para convertirlo en harina y que sirva para el engorde de pescado en acuicultura), tortugas marinas (presas accidentales de las redes de pesca o del palangre), algunas aves marinas, los tiburones ballena, ciertos cangrejos (como los flecha y los ermitaños) y las ballenas yubarta.

Como señala la organización ecologista Oceana, las medusas, cuyo cuerpo está formado en un 90% de agua, son carnívoras y pueden aumentar de tamaño con gran rapidez y formar un gran número de individuos cuando el alimento abunda. Además de zooplancton, se alimentan de pequeños crustáceos y de algunos peces de reducido tamaño. Así pues, no solo se ven beneficiadas por la disminución de depredadores, gracias a la actuación del ser humano, sino que al tener menos competidores por el alimento que comparten con esas otras especies, se ven doblemente favorecidas. Entre



Juan Cuetos/Oceana



Juan Cuetos/Oceana

los científicos hay cierto consenso a la hora de señalar a la sobrepesca como una causa fundamental del aumento de las poblaciones de medusa, como se señala en un trabajo publicado en la revista del Instituto Español de Oceanografía.

Carlos Duarte, profesor de investigación del CSIC, resalta que “la presión pesquera ha diezmando los *stock* de peces hasta situarlos a un 10% de su nivel a principios del siglo XX”. Y esta situación, como han destacado numerosos expertos, está alterando el ecosistema marino hasta el extremo de que están desapareciendo los peces más grandes y longevos de las aguas de los océanos, lo que está transformando a este ecosistema en una “sopa de organismos pequeños”.

DESEQUILIBRIO ECOLÓGICO

Al abundar las medusas, se está restando posibilidades de recuperación al resto de las es-

pecies antes mencionadas, ya que no sólo compiten con ventaja por el mismo recurso, como se acaba de señalar, disminuyendo las posibilidades de supervivencia de larvas y juveniles de peces, sino que incluso sirven de alimento a las propias medusas. Algunas, como las del género *Aurelia*, según afirma Josep María Gili, son capaces de engullir unos diez juveniles de arenque a la hora.

Este desequilibrio ecológico que está provocando el ser humano tiene efectos visibles, como el causado en los caladeros de Namibia, por ejemplo: Una especie de medusa ha incrementado su densidad de tal manera en los últimos 15 años que, de una relación de diez peces por medusa, se ha pasado a tres medusas por un pez. Y como muy bien saben los pescadores españoles, la especie mayoritaria en la zona es la merluza.

Otro daño añadido es la saturación de las redes cuando se tropieza con un enjambre de medusas que, en ocasiones, incluso impide que sean izadas, con la consiguiente pérdida del arte y la captura.

Indirectamente, el ser humano está contribuyendo también a ese crecimiento de la población de medusas a través de sus vertidos al mar. Como señaló el director del Instituto Español de Oceanografía de Murcia, Julio Mas, en toda la costa mediterránea viven cerca de 90 millones de personas “cuyas aguas residuales, cargadas de nutrientes (principalmente nitratos y fosfatos) van a parar al mar, además de todos los vertidos agrícolas... El resultado es un mar eutrófico, es decir, con un exceso de determinado tipo de nutrientes”. Ello hace que proliferen las plantas marinas y el fitoplancton por encima de lo normal, que constituye un alimento básico para las medusas.

También le viene muy bien a esta especie los vertidos de hidrocarburos, sobradamente abundantes en el Mediterráneo, por ejemplo. Los científicos detectaron que en zonas donde se había producido un vertido, como el del Exxon Valdez, en Alaska, a continuación se originaba un incremento exponencial de medusas. Y es que cuando se inicia el proceso de degradación de los hidrocarburos por bacterias, éstas sirven de alimento a copépodos, que son muy apreciados por las medusas. Los caladeros pesqueros de Alaska se han visto afectados, evidentemente, por esta proliferación de medusas.

Algunas voces señalan al cambio climático como otro de los factores favorecedores del incremento de esta especie, aunque “de momento nadie ha demostrado que el problema de las medusas tenga relación con ello”, señala el biólogo del IEO, especializado en medusas, Ignacio Franco. Lo que está claro es que la sequía constituye un factor que favorece su prolifera-

ción. Las medusas se mantienen lejos de las playas por la menor salinidad del agua costera. Si llueve menos el aporte fluvial será menor y, por lo tanto, la salinidad se incrementará.

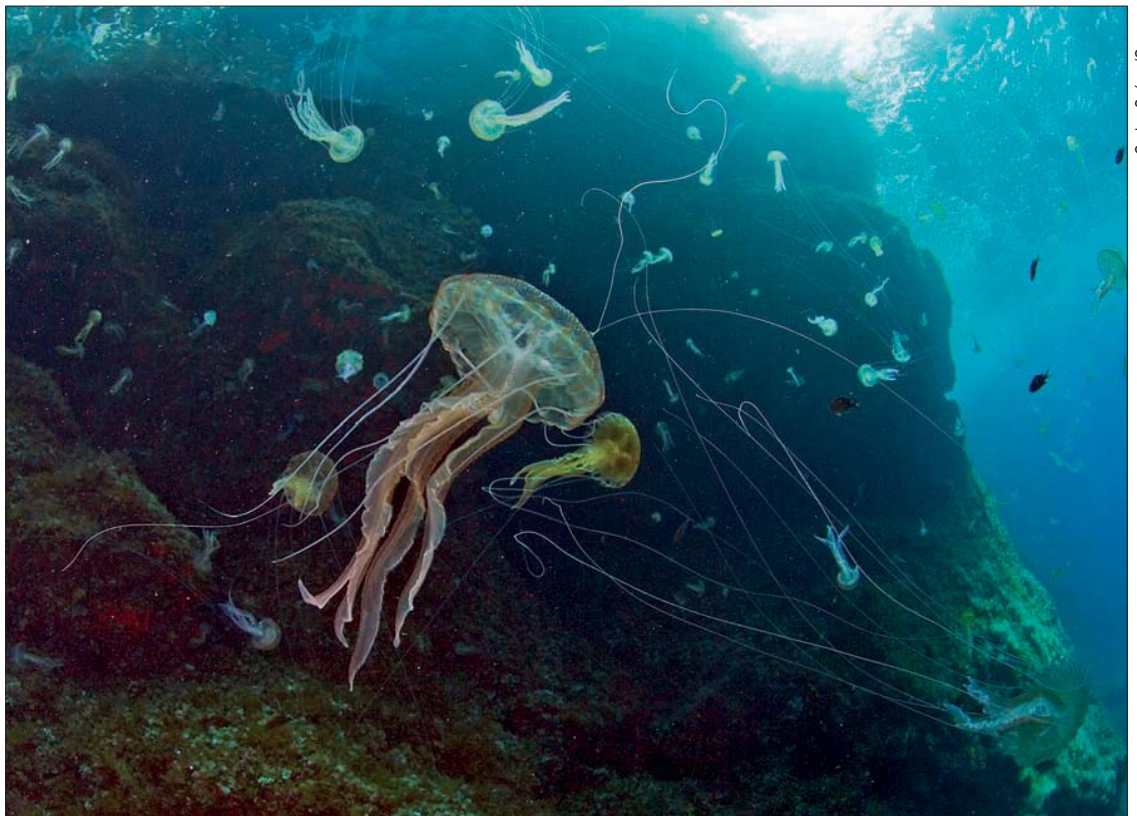
Las lluvias de este verano han jugado a favor del mantenimiento de esta barrera. Pero, según Ignacio Franco, esta predicción sólo es válida para el delta del Ebro, por su caudal, ya que este aumento de las precipitaciones influye de manera diferente en otras regiones, como el Mar Menor (donde se recogen

unas 2.000 toneladas anuales de celentéreos), dado que las lluvias implican un mayor aporte de nutrientes. Y ya se vio anteriormente lo que implica este incremento.

La menor aportación de agua de los ríos por la disminución del régimen de lluvias también provoca un considerable incremento de la temperatura del agua en la costa, al disminuir la aportación de aguas frías procedentes de los ríos, como señala Julio Mas. Y a las medusas les gustan las aguas cálidas. Pero, en el caso del Mediterráneo, como se trata de un mar prácticamente cerrado, como destaca Sebastián Losada, responsable de campañas de Océanos de Greenpeace, hace que la temperatura de este mar en general suba más, con lo que se crean una condiciones idóneas para la proliferación de especies oportunistas como las medusas. Y añade que esta situación anuncia mares llenos de medusas “porque el ecosistema marino es tanto más débil y más incapaz de reaccionar cuanto más desequilibrado se encuentra”.

UN PROBLEMA PLANETARIO

Las medusas no sólo aparecen en verano. Lo que ocurre es que durante el periodo estival es cuando resultan más molestas para los bañistas, que resulta ser el efecto más visible. Su abundancia es un problema planetario. Las invasiones que sufren anualmente las costas de Chile o las de California son un ejemplo. O los graves problemas que están ocasionando en el



Carlos Suárez/Oceania

Los vertidos al mar de aguas urbanas o de escorrentías, cargadas de nutrientes, están provocando una proliferación de las plantas marinas y fitoplancton por encima de lo normal, alimento básico para las medusas

mar del Japón, con medusas de más de 1,80 metros de diámetro y 200 kilogramos de peso, que ha llevado a los responsables gubernamentales de Japón, China y Corea del Sur a reunirse, hace ya tres años, en la llamada “Cumbre de la medusa” para analizar cómo hacer frente a esta invasión. Una invasión que está ocasionando importantes problemas a la pesca. O en los fiordos noruegos, como destaca el biólogo Josep María Gili, por las graves pérdidas que están provocando al devorar las larvas de salmón.

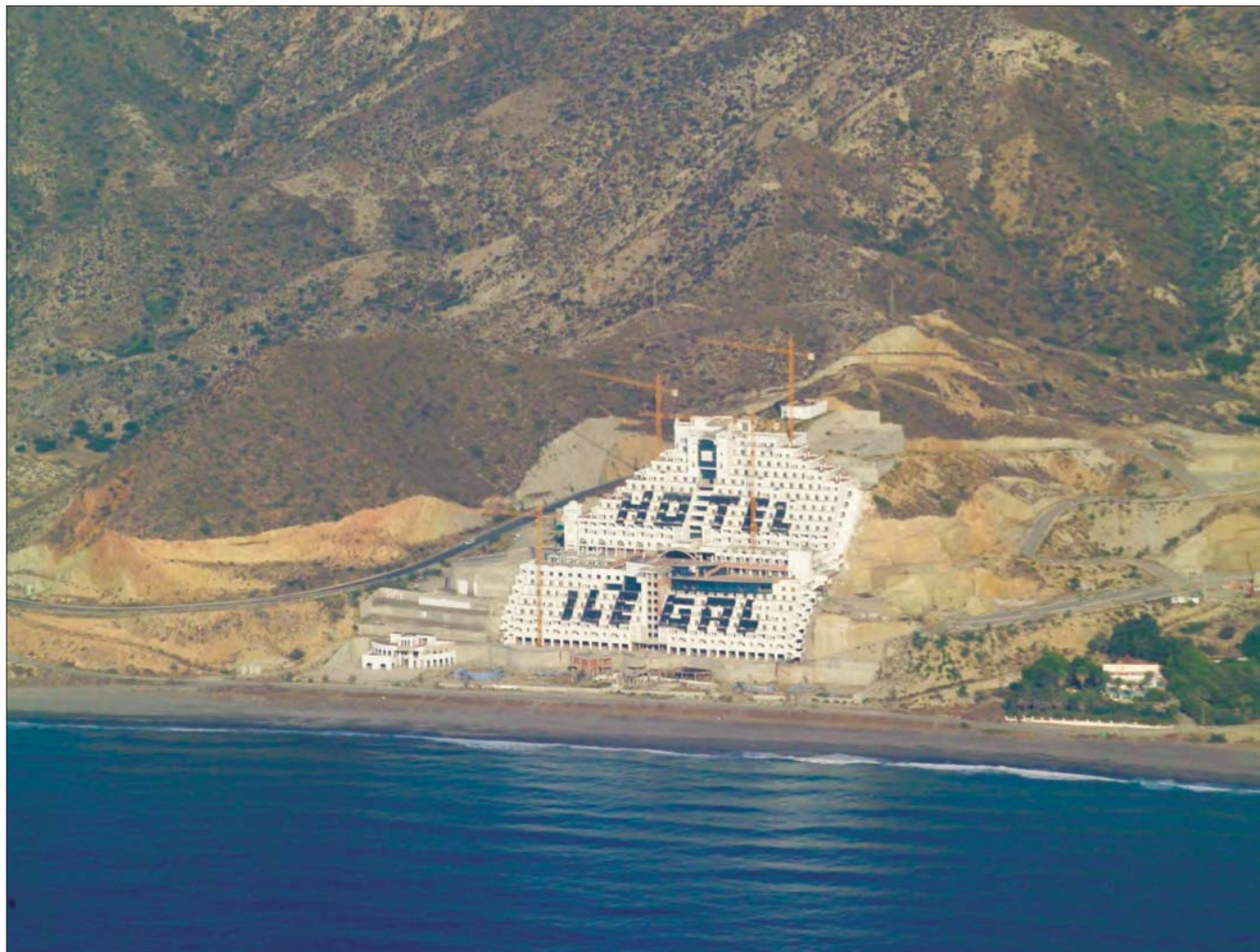
Desde el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino se puso en marcha la Campaña piloto experimental de acción con el fin de, por un lado, promover la investigación acerca de las posibles causas de la proliferación de las medusas y sus llegadas masivas a las costas; y, por otro lado, llevar a cabo una acción coordinada con otras administraciones para su detección y generación de avisos.

Respecto a las medusas, el problema surge cuando se acaba el verano, como señala Josep María Gili, y parece que el problema desaparece y los responsables políticos se olvidan de este asunto hasta el año siguiente, e insiste en que hay que seguir estudiando a las medusas y sus ciclos de vida. Y también puede servir esta situación como un nuevo aviso de que los océanos están gravemente dañados por la actuación del ser humano, y que el desequilibrio ecológico provocado está pasando factura. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Informe
"Destrucción
a toda costa,
2008", de
Greenpeace

SIN MOTIVOS para el optimismo



Hotel El Algarrobico, a pie de playa en el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar. José Manuel Martín.

A pesar de la crisis inmobiliaria, muchos ayuntamientos siguen afanándose por convertir en suelo urbanizable toda la franja litoral posible, incluidos espacios naturales, para llenar sus arcas sin preocuparse de si estas ciudades son sostenibles o siquiera habitables. Los planes urbanísticos siguen, pues, a buen ritmo, lo mismo que cualquier otro tipo de obras, como puertos deportivos, infraestructuras varias... excepto las de depuración de aguas residuales e industriales, asignatura pendiente en muchos municipios que siguen vertiendo sus aguas al mar tras un pretratamiento en el mejor de los casos.

Ni crisis, ni cambio climático, ni escasez de agua, ni destrucción de la línea de costa ni su ecosistema marino, vital para la conservación de numerosas especies comerciales, arredran a un buen número de administraciones. Esas son las grandes conclusiones del informe anual elaborado por Greenpeace sobre el estado de nuestras costas.

Andalucía, Comunidad valenciana, Región de Murcia, Canarias, Ceuta y Melilla comparten, según el exhaustivo informe elaborado por la organización ecologista Greenpeace, el dudoso honor de ser las regiones litorales que más han maltratado a su costa. Otras han experimentado un gran avance en sus niveles de destrucción, como Galicia, algo que ya se desprendía de anteriores informes. En total, la organización denuncia 137 nuevas actuaciones que suponen otras tantas agresiones al ecosistema costero, algunos de ellos "supuestamente" protegidos. La primera línea de costa sigue siendo engullida por el cemento. Si la demanda inmo-



*Bahía de Hornillos, Águilas;
Murcia. Greenpeace/Julio
Barea.*

biliaria se ha reducido, el esfuerzo constructor se ha trasladado a la creación de nuevas infraestructuras, como puertos deportivos e industriales.

El emblema de la forma de entender ese “todo vale” lo constituye el hotel El Algarrobo, que se levanta a pie de playa en el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, y al que las acciones de denuncia de Greenpeace lo convirtieron en el ejemplo de cómo se está destruyendo la costa española. A día de hoy, aún no se conoce la fecha del cumplimiento de la orden de demolición parcial. No es el único caso de destrucción de un espacio protegido. El Ejecutivo murciano proyecta una mega-urbanización en Cabo COPE, pendiente de la decisión del Constitucional. Y es que dicha urbanización afecta al Parque Natural de Cabo Cope y Puntas de Cainegre.

Torredembarra, al norte de Tarragona,

A pesar de que en un estudio sobre turismo náutico realizado por Turespaña se señala que los amarres deportivos generan tan sólo el 2% de los ingresos derivados del turismo, éstos siguen creciendo de forma vertiginosa

constituye otro ejemplo poco edificante. Un proyecto urbanístico planea la construcción de 580 viviendas en la desembocadura de un torrente, junto al espacio protegido de Platja Torredembarra i Creixel. Un estudio ya ha confirmado que la urbanización estaría en terrenos inundables.

En Canarias se ha decidido evitar engorrosos problemas con la Justicia, para lo que ya hay, a iniciativa de Coalición Canaria y Partido Popular, una proposición de Ley para modificar el texto refundido de las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias. Con esta modificación se podrán declarar como urbanos todos los terrenos de los pueblos afectados por la Ley de Costas.

Baleares, en este caso, aporta una de las pocas notas positivas, al decidir el nuevo gobierno de esta Comunidad suspender los proyectos sobre humedales urbanos de Ses Feixes (Ibiza) y Ses Fontanelles (Palma).

CRECIMIENTO URBANÍSTICO

Para crecimiento urbanístico, el área metropolitana comprendida entre Alicante y Elche. Es la segunda de España que más ha crecido en



Acción de Greenpeace denunciando los vertidos frente al Polo Químico de Tarragona. Greenpeace.

superficie urbanizada en los últimos 20 años, superando el 67%, por encima de ciudades como Madrid, que lo ha hecho en casi un 50%.

La Comunidad valenciana sigue a la cabeza en construcciones y, al mismo tiempo, en número de irregularidades y escándalos de corrupción. Los ayuntamientos de Oropesa del Mar y Cabanes han solicitado a la Generalitat la aprobación de un proyecto que abarcaría 18 millones de metros cuadrados y la construcción de 40.000 viviendas, seis hoteles y tres campos de golf.

Cullera, otro ejemplo, se decanta por los rascacielos. Planea construir 33 más un puerto y un campo de golf junto a la desembocadura del Júcar. La Confederación del Júcar ya ha advertido de la imposibilidad de suministrar agua a tanta población.

Sin embargo, la escasez de agua no resulta impedimento para seguir construyendo, y no sólo viviendas. Así, se proyectan entre 50 y 60 nuevos campos de golf en Andalucía con complejos residenciales asociados (600 viviendas de media por cada uno de estos proyectos). Hay muchos casos más, como en La Palma, Canarias, donde se quieren crear 13.000 nuevas camas, cinco nuevos campos de golf, varios puertos y un aeropuerto, además de carreteras para enlazar todo el entramado de dispersión de infraestructuras turísticas en suelo rústico protegido, como señala Greenpeace.

También en Canarias, concretamente en Fuerteventura, se ha producido una decisión que frena la ubicación de un proyecto que afectaba a unos 3 millones de metros cuadrados y en el que estaban previstas cuatro mil camas. La oposición del Cabildo ha sido refrendada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, y afectaba a una zona de la costa sur sin desarrollo urbanístico.

El ecosistema costero marino se está viendo fuertemente alterado por la acción del ser humano (contaminación, obras portuarias, regeneración de playas...), lo que redundará negativamente en la actividad de la pesca de bajura

Como se señalaba anteriormente, Galicia es una de las comunidades en las que más se está construyendo. Greenpeace destaca la Ley "de los 500 metros", publicada por la Xunta en mayo de 2007. Un documento de medidas urgentes que ha servido para suspender edificaciones a menos de esa distancia del mar en poblaciones como Tui, Sada, Viveiro, O Grove... y que obligó a reelaborar el plan urbanístico de Vigo. Sin embargo, en A Pobra de Caramiñal, el nuevo Plan ha aumentado la edificabilidad en casi un 300%.

Otro indicio de lo que se aproxima en esta Comunidad, según Greenpeace, es que en los 86 municipios de la costa gallega hay construidas 816.000 viviendas. En los próximos 13 años se está recalificando suelo para edificar 618.000 viviendas más. Una cifra que casi iguala a las que había hasta ahora y que supera en número a las previstas en la Costa del Sol.

La Comunidad de Cantabria sigue igual camino. Castro Urdiales, Noja o San Vicente de la Barquera, con construcciones en pleno Parque Natural de Dunas de Oyambre, no tienen nada que envidiar a las políticas desarrollistas del Mediterráneo ni en problemas con la Justicia. Hay más de mil casas con sentencias pendientes de derribo por incurrir en ilegalidades medio ambientales.

CRECIMIENTO DEL NÚMERO DE AMARRES

Donde no hay rastro de crisis, al menos en cuanto a la construcción, es en la creación o ampliación de puertos deportivos con un notable incremento en el número de amarres. Un hecho que sorprende, incluso a los propios expertos. Así, en un estudio sobre el turismo náutico en España, realizado por Turespaña, se señala que esta actividad genera el 2% de los ingresos



derivados del turismo, siendo ampliamente superados por otros menos lesivos con el medio ambiente, como el submarinismo (49,3%), o las embarcaciones de tránsito (20,7%).

En Andalucía se pretende duplicar el número de atraques hasta 2015, pasando de los 12.300 actuales a los 25.000. El Plan de Ordenación Urbana de la Axarquía prevé la ampliación del puerto de la Caleta de Vélez hasta duplicar su tamaño actual. Los ecologistas ya han denunciado que la enorme barrera litoral que se va a crear acabará con las praderas de Posidonia existentes en la zona.

Asturias también prevé duplicar el número de amarres en tan sólo cuatro años. Es decir, mil amarres más. Otros 2.750 están previstos en Cantabria. En Cataluña se incrementarán los 48.500 puntos de amarre existentes en la actualidad en otros seis mil más. En la Comunidad valenciana se crearán 14.000 nuevos puntos de amarre (de los que el 60% se concentra en Alicante), de los que 1.845 procederán de nuevas instalaciones. El País Vasco experimenta, en proporción, el mayor crecimiento, cuadruplicando sus atraques deportivos hasta llegar a los 5.000.

Construcciones a pie de playa dejan apenas sin espacio a los bañistas. Mazarrón, Murcia. Greenpeace.

Galicia, a pesar de contar con el porcentaje más alto de amarres por embarcación, como destaca Greenpeace (diez veces el ratio de Italia y seis el de Francia), ha aprobado un plan para prácticamente triplicar sus atraques deportivos, pasando de 11.658 a 31.000. La Xunta pretende convertir a Baiona en el puerto con más amarres de toda Galicia: 1.622. Para lograrlo, Puertos de Galicia pretende privatizar una lámina de agua de 36.363 metros cuadrados para fondear barcos de recreo. El Concello de Baiona, vecinos y cofradías de pescadores han solicitado la paralización del proyecto.

En Baleares, donde hay 19.000 amarres (el 12% de todo el Mediterráneo), se crearán otros 5.000 de forma inmediata. En Port Adriano, la ampliación de las instalaciones situadas entre dos zonas protegidas (la reserva marina de El Toro y la de las Islas Malgrats), se crearán 82 nuevos amarres para barcos de 18 a 60 metros. La obra aumentará en un 125% la superficie de agua del puerto y afectará a una gran área de *Posidonia oceanica*. En Murcia se crearán otros 3.000 puntos de amarre para embarcaciones de recreo.

Como señala la organización ecologista, “no



es posible llenar el litoral de cemento si se quiere conservarlo”.

Una consecuencia inmediata a todas estas obras es el cambio de corrientes marinas, con lo que se reduce o anula el aporte de arena a las playas. A continuación vendrán las obras para “regenerarlas”, a pesar del importantísimo impacto negativo que ello tiene para el ecosistema marino. Un claro ejemplo de esta negativa política de regeneración de playas lo constituye Cataluña y, más concretamente, Barcelona. Su megalómano proyecto de “consolidación de playas”, que se comenzó a ejecutar en 2007, supondrá la creación de 15 diques que conformarán un muro de 2,5 kilómetros y 10 metros de profundidad frente a las cinco playas barcelonesas, así como un espigón de 170 metros en la playa de la Barceloneta. Los científicos ya han alertado de los peligros de este muro, como el de la imposibilidad de que se renueve de forma natural el agua.

En Canarias existe un proyecto para regenerar 18 playas al sur de Gran Canaria. Eso sí, sin estudio ambiental previo.

AGUAS RESIDUALES E INDUSTRIALES

Siguiendo con Cataluña, Greenpeace destaca que esta Comunidad es la responsable del 42% de los vertidos contaminantes que se producen

*Campos de golf en medio de zonas desérticas.
Greenpeace/Raúl Bartolomé.*

en el Mediterráneo español. Los vertidos industriales del Polígono Químico de Tarragona destacan sobre el resto. Si a la contaminación industrial se unen las contaminadas aguas de los ríos que desembocan en estas costas, más los vertidos urbanos, encontraremos la explicación a la acusada bajada de calidad de sus aguas costeras.

En el apartado de aguas residuales, destacar que Ceuta, con 76.000 habitantes, las vierte directamente al mar, y el mayor volumen de éstas se produce junto a un espacio protegido. Melilla tampoco le va a la zaga y acumula importantes focos de vertidos. Para completar la situación, Greenpeace destaca la desaladora de Aguadín “como ejemplo a no seguir” y que se ha instalado junto a una zona considerada Lugar de Interés Comunitario dentro de la Red Natura 2000.

Andalucía, con el 39,8% de la contaminación que, desde España, llega al Mediterráneo, es la segunda que más contamina. En cuanto a aguas residuales sin depurar o no convenientemente tratadas, la propia Junta de Andalucía estima que un 46% de estos vertidos se lleva a cabo sin autorización. Donde se produce un mayor número de irregularidades es en la provincia de Cádiz. Huelva, por su parte, tiene el dudoso honor de poseer uno de los estuarios más contaminados del mundo (metales pesados, elementos radiactivos...). En cuanto a con-

taminación por hidrocarburos, la palma se la lleva la Bahía de Algeciras. Tampoco le queda a la zaga la bahía de Cartagena-Escombreras. El 28,9% del mercurio que se vierte al Mediterráneo se hace desde este punto.

La Comunidad valenciana añade a este mismo mar el 18% de la contaminación española. Poblaciones como Vinarós, Benicarló, Peñíscola y Alcossebre vierten sus aguas residuales tras pasar únicamente un proceso de pretratamiento. Baleares también tiene un asunto pendiente con las aguas residuales urbanas, ya que numerosas urbanizaciones costeras no están conectadas a las redes de alcantarillado o cuentan con fosas sépticas incorrectamente construidas. La más grave de estas zonas se concentra en la Bahía de La Palma.

La Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural detectó 151 vertidos ilegales, entre enero y febrero de 2007, en Lanzarote. En Gran Canaria, 148. En total se detectaron 208 puntos de vertidos ilegales en Canarias.

En Cantabria, el tramo más contaminado es el del estuario de Suances y la bahía de Santander, donde llegan la mayor parte de los vertidos de la ría. En Asturias, las zonas más afectadas son las aguas próximas a Navia, Avilés y la zona portuaria de Gijón. Por lo que respecta al País Vasco, y aunque la situación ha mejorado en los últimos años, sigue siendo preocupante la contaminación industrial, especialmente en el litoral de Vizcaya, con importantes efectos para la salud de la población y los ecosistemas marinos.

En Galicia, uno de los puntos más contaminados es la ría de Corcubión. En la de Vigo, hay 190 puntos de vertido. Los vertidos de aguas residuales sin tratar o no adecuadamente tratados son otra constante en una ría en la que alrededor de 1.700 familias viven de la explotación pesquera. De momento no parece que la solución a este grave problema llegue antes de 2013 con la entrada en funcionamiento de una nueva depuradora. De todas formas, en cuanto a esta Comunidad, Greenpeace pone el acento en los problemas derivados del Plan Acuícola, especialmente cuando afecta a terrenos de la Red Natura 2000 (el 73% de las plantas).

Éstos son algunos de los puntos más destacados del informe elaborado por Greenpeace y que puede consultarse íntegramente en www.greenpeace.es. Y una conclusión, por parte de sus autores: Durante 2008 se ha seguido sin poner freno real a las mayores amenazas de nuestro litoral. Una amenaza que afecta, directamente, a los intereses de los pescadores, ya que su "lugar de trabajo" se está viendo fuertemente alterado, cuando no destruido. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



En breve

Estas son, de forma resumida, las principales amenazas que pesan sobre el litoral costero español según el informe elaborado por la organización ecologista Greenpeace:

● **Andalucía.** Posee 18 puntos negros en su litoral, destacando dos de los lugares más contaminados de la península: el polo químico de Huelva y la bahía de Algeciras.

● **Asturias.** Destaca la fortísima presión urbanística. Sólo en la franja litoral hay previstas más de 30.000 viviendas.

● **Cantabria.** En 50% de sus estuarios han sido modificados por la acción humana.

● **Cataluña.** La mitad de sus 700 kilómetros de costa se encuentra urbanizada. Tiene 10 puntos negros. En proyecto, 6.000 nuevos atraques deportivos.

● **Ceuta y Melilla.** Elevado índice de ocupación de su franja litoral.

● **Comunidad valenciana.** Grandes desarrollos turísticos como "Marina D'Or Golf", aumento puertos deportivos y alta contaminación en 11 puntos.

● **Esukadi.** La contaminación es su principal problema.

● **Galicia.** La contaminación de sus rías es uno de los aspectos más negativos, junto a la desfiguración de su costa por las granjas acuícolas y el fuerte incremento de los amarres deportivos.

● **Baleares.** Acumula el 12% de todos los amarres deportivos del Mediterráneo. Siete puntos negros.

● **Canarias.** Diez puntos negros y fuerte incremento de la corrupción urbanística.

● **Región de Murcia.** Desde 1987 la construcción se ha incrementado en un 200% y se desprotegen espacios naturales para construir complejos turísticos, como "Marina de Cope".

La vieira incautada en Ferrol triplica el índice de toxicidad permitido



El Instituto Tecnológico para el Control de Medio Marino de Galicia confirmó que los niveles de toxicidad de los 4.000 kilos de vieira incautada durante la operación policial llevada a cabo en las provincias de A Coruña y Pontevedra es el triple de lo permitido. Las partidas procedentes de varios viveros-almacenes y de diez restaurantes mostraban la presencia de ASP (amnésica) en proporciones que resultan peligrosas para la salud humana.



La intervención de la vieira el pasado 10 de septiembre por miembros del Seprona, que vigilaban una red de mariscadores furtivos desde julio, y la imputación por delitos contra la salud pública a seis mariscadores una restauradora y un almacenista y distribuidor de mariscos termina con una trama dedicada a la extracción y distribución de vieira contaminada de la ría de Ferrol.

Los mariscadores furtivos, liderados por los hermanos Calvo Castiñeira, extraían y comercializaban grandes cantidades de vieira contando con la connivencia de una empresa de congelados. De esta forma atendían los pedidos los restaurantes que están imputados o están siendo investigados.

La intervención ha tenido como consecuencia directa el incremento de ventas de Vieira de Galicia, cuyo producto cuenta con todas las garantías, y la caída de las ventas de vieira en los mercados de Ferrol debido a la desconfianza de los clientes. Según la asociación gallega de empresarios depuradores de marisco, lo único que puede garantizar unas condiciones de control y salubridad del marisco es el alto control que llevan a cabo las depuradoras de moluscos. Y recalcan que todo el marisco tiene que pasar por estos centros de depuración que garantizan la perfecta condición para el consumo.

Desde las cofradías se señala que la situación no es de ahora. El patrón mayor de la Cofradía de A Coruña, Manuel Cao, señala que de los bancos marisqueros de la ría de O Burgo se extraen almejas y otros bivalvos que se venden a restaurantes y locales hosteleros coruñeses sin antes pasar por los centros de depuración. Además, subraya el perjuicio que esta actividad ilegal supone para el sector y la grave amenaza que supone para la salud. ■

La deuda de la Cofradía de Ferrol supera los 600.000 euros

La conselleira de Pesca de la Xunta de Galicia, Carmen Gallego, informó al colectivo de mariscadores ferrolanos que la deuda de la cofradía por impagos tanto a la Administración pública como a proveedores ha sobrepasado los 600.000 euros. Esta cifra rebasa notablemente los 187.000 euros reconocida a principios de abril por el entonces patrón mayor Bernardo Bastida y los 450.000 euros estimados una semana después por el secretario general de Pesca, Miguel Ángel López Sieiro.

Carmen Gallego señaló en una reunión con el colectivo de mariscadores del pósito que la consultora Sace tiene casi concluido el informe definitivo sobre la situación económica de la cofradía estimando la deuda en más de 600.000 euros. La consultora, que se hizo cargo del control económico del pósito el pasado 7 de abril, presentará en próximas fechas el informe definitivo que permitirá a los responsables de Pesca decidir sobre las alternativas para alcanzar la viabilidad de la corporación.

Este informe de Sace pone en evidencia las declaraciones de Bernardo Bastida quien a finales de marzo calificó la intervención de la cuentas como una medida de Pesca tomada por no haber sido dócil con las instituciones. Entonces Bastida, que no había presentado las cuentas correspondientes a los ejercicios de 2005 y 2006, cifró la deuda en 187.000 euros, que dista bastante de la estimada por la empresa consultora.

En la actualidad, la cuestión se centra en si Pesca extenderá la intervención de la corporación por otros seis meses o si se devuelve la gestión a la cofradía que durante este período ha elegido a Julio Videira (a principios de agosto) como nuevo patrón mayor. La consultora, mientras Pesca recibe el informe final y



decide qué postura tomar respecto a la gestión de la cofradía, seguirá reuniéndose semanalmente en el pósito para explicar a los mariscadores la gestión, control y disposición de los fondos. Además, un equipo de economistas vigila y gestiona las transacciones de la lonja para certificar que las facturas son correctas y supervisa el correcto funcionamiento de los sistemas informáticos. Además, los expertos designados por la Xunta negocian con los acreedores los pagos o el retraso de los mismo si es posible. ■

BREVES

◆ Veinte años de estudio del mejillón gallego

El Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) acaba de publicar un estudio en el que se recogen los resultados de más de dos décadas de investigación sobre el mejillón gallego, realizada por miembros del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC en Vigo. El libro, titulado "Biología y cultivo del mejillón en Galicia", está editado por el investigador Antonio Figueras y en él se relata la historia y métodos de cultivo del mejillón en Galicia, a la vez que recoge las principales normas reguladoras que afectan al cultivo, a la comercialización del molusco y a su control de calidad.

◆ Pesca ilegal en Doñana

En el entorno de Doñana se han producido, en lo que va de año, 75 infracciones por pesca ilegal. Según el jefe del Servicio de Ordenación de Recursos Pesqueros y Acuícolas de la Junta de Andalucía, Alfonso Márquez, el número de infracciones era notoriamente más elevado hace ocho años. El 90% de las transgresiones se debieron a embarcaciones marisqueras dedicadas a la captura de la chirila. El resto, barcos pertenecientes a los censos de pesqueros de arrastre de fondo o de cerco del Golfo de Cádiz.

◆ Vigilancia contra el furtivismo

Mariscadores de distintos puntos del litoral español se han reunido con los responsables de pesca para pedir vigilancia que prevenga la actuación de quienes trabajan sin licencia. En Lepe, el presidente de la Asociación de Mariscadores, Antonio Márquez, ha denunciado las amenazas que sufren los mariscadores por parte de los furtivos. Ante la inacción de la Junta de Andalucía, el colectivo amenaza al ejecutivo regional con dar de baja a todas las asociaciones, todos los trabajadores, para pasar a una situación de ilegalidad y forzar a Pesca para que solucione el problema. Similar situación con el furtivismo han denunciado colectivos de mariscadores de Ferrol, Barallore y Murgardos, que han



BREVES



acordado coordinar tareas de vigilancia nocturna para evitar que veraneantes y furtivos extraen bivalvos ilegalmente.

◆ **Oceana investiga los fondos del Atlántico-Cantábrico**

La organización ecologista Oceana inició el pasado 1 de junio, en Vigo, una campaña de investigación de los fondos marinos gallegos frente a las isla de Ons, Costa da Morte, islas Sisargas y ría de Ribadeo. También han recorrido aguas asturianas, en las que se han detenido frente a Cabo de Peñas, Cudillero y Ribadesella; o las cántabras de Suances y Santander. Su viaje finalizó en aguas vascas de Cabo Matxitxaco, Urdaibai, Mutriku y Cabo Higer, entre otros puntos. Los trabajos se han realizado desde el Oceana Ranger por científicos y fotógrafos submarinos con la finalidad, entre otras, de ampliar el conocimiento de los fondos marinos españoles e impulsar la creación de nuevas áreas protegidas.

◆ **Campaña sobre el atún rojo de WWF/Adena**

La organización ecologista WWF/Adena ha iniciado una campaña de tres años de duración cuyo objetivo es la recogida de información sobre la posición, temperatura del agua y profundidad a la que se desplazan los ejemplares adultos y juveniles de atún rojo en aguas mediterráneas, aplicando las últimas tecnologías vía satélite. Se marcarán ejemplares de más de 40 kilogramos. El proyecto cuenta con la colaboración del Instituto Español de Oceanografía y la Universidad de Cádiz.

◆ **La CE habilita una web sobre eficiencia energética**

La Comisión Europea presenta en septiembre una página web sobre la eficiencia energética en la pesca concebida, según anunció el comisario de Pesca y Política Marítima Joe Borg, para ayudar al sector mediante un fácil acceso a esta información. En la página se recopilará y difundirá información sobre innovaciones científicas y tecnológicas en dicho ámbito.



MURCIA

Greenpeace denuncia vertidos tóxicos en la bahía de Cartagena-Escombreras

Buceadores de Greenpeace han denunciado, junto a los emisarios submarinos de la bahía de Cartagena-Escombreras, la gravedad de los vertidos tóxicos procedentes de las industrias situadas en esta zona. Una situación que ha llevado a Naciones Unidas a señalar a Cartagena como "punto negro prioritario de contaminación".



El 28,9% del mercurio que se vierte directamente al Mediterráneo en España se hace desde esta bahía murciana. Vertidos especialmente preocupantes ya que se producen en las proximidades de un espacio protegido de la red Natura 2000. La Agencia Europea del Medio Ambiente señala esta zona como "Punto de Alarma" por contaminación.

Los niveles de contaminación y la toxicidad de los vertidos no sólo afectan al medio ambiente, como denuncia la organización ecologista que, apoyada en estudios epidemiológicos, denuncia que los cánceres de pleura, hematológicos, laringe y pulmón, son superiores en Cartagena a la media española, lo que parece confirmar que las zonas industriales disparan la incidencia de tumores.

Junto a la organización ecologista de la Región de Murcia ANSE, Greenpeace ha demandado la declaración urgente de reservas marinas en esta zona, en la que han constatado una importante degradación de los fondos marinos. A bordo del Arctic Sunrise, y con el asesoramiento de expertos de la Universidad de Murcia, han explorado las aguas murcianas de la plataforma continental. El resultado ha sido la constatación de cómo la acción humana está degradando el lecho marino hasta límites insostenibles, especialmente por efecto de los barcos arrastreros, que han "labrado" literalmente amplias superficies de fondos entre los 100 y los 300 metros de profundidad. Una red de reservas marinas sería un buen paso para recuperar estos fondos y promover la supervivencia de la industria local. ■

El pesquero "Clot de l'Illot" rescata a 49 inmigrantes

El "Clot de l'Illot", con base en Santa Pola, recogió, a cien millas de las costas de Libia, en aguas internacionales, a 49 inmigrantes que se encontraban en una embarcación que habían enganchado a una boya utilizada para sujetar las redes de pesca. Finalmente, las autoridades de Trípoli autorizaron el desembarque de los naufragos.



Pesquero "Francisco y Catalina" con 51 inmigrantes subsaharianos a bordo.

Hace ahora dos años, el "Francisco y Catalina" con base en Carboneras, Almería, recogía a 51 inmigrantes subsaharianos y, tras una pequeña odisea debido al hacinamiento y la escasez de comida durante una semana de espera, pudo desembarcarlos en Malta. Libia, que había permitido que el barco se acercara a una milla del puerto de Trípoli el día anterior, autorizó el desembarco de los 31 inmigrantes que quedaban a bordo (18 habían sido evacuados con anterioridad debido a su estado de salud) en la mañana del viernes 22 de agosto, transcurridas 48 horas desde que fueron localizados en el agua, tras las gestiones realizadas desde el ministerio de Asuntos Exteriores español con las autoridades de Trípoli.

En un primer momento, y viendo la situación en la que se encontraban

los naufragos, desde el pesquero español se pusieron en contacto con la patrullera italiana de la isla de Lampedusa, por ser la más próxima al lugar donde se encontraban. A pesar de que las autoridades italianas dijeron que acudirían a socorrer a los naufragos, tres horas más tarde informaron al pesquero que no lo harían porque "no estaban bajo su jurisdicción". La actitud insolidaria de los italianos contrasta con el apoyo que en todo momento prestaron los once tripulantes del pesquero que decidieron subir a los 49 inmigrantes supervivientes a bordo, entre los que había mujeres y niños, para poder atenderlos mejor, dado el delicado estado en que se encontraban.

La tripulación del pesquero Clot de l'Illot ha vuelto a dar un buen ejemplo de solidaridad, en lo que además supone una obligación legal y moral. Que siga cundiendo el ejemplo. ■

BREVES



◆ El BNG se interesa por la inspección pesquera

Olaia Fernández, diputada del Bloque Nacionalista Gallego en el Congreso, ha defendido una iniciativa (publicada en el BOE de 29 de julio de 2008) remitida a la Mesa del Congreso de los Diputados en la que reclama que se amplíe la plantilla de inspectores de Pesca y que éstos desarrollen su labor "las 24 horas del día", puesto que "la mayoría de las infracciones se cometen por la noche". Razona en su iniciativa Olaia Fernández que estas medidas serán necesarias si "el Gobierno quiere ser riguroso con el nuevo reglamento de la Comisión Europea", del pasado 24 de junio, para impedir la pesca ilegal, no reglamentada y no regulada en la UE.

◆ Uso lúdico y sostenible del Mar

La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) celebra, entre el 16 y el 17 de octubre, su 47º Congreso anual en Palma de Mallorca. En esta reunión, bajo el título "Uso lúdico y sostenible del Mar", se debatirán aspectos tanto técnicos como económicos, sociales y reglamentarios que afectan a la náutica deportiva y de recreo, así como al transporte de pasajeros. También se debatirá sobre recursos energéticos de origen marino o marítimo, su eficiencia y su explotación respetuosa con el medioambiente.

◆ Primas y subvenciones para la construcción naval

Las empresas relacionadas con la construcción naval dispondrán de más de 241 millones de euros, según el acuerdo aprobado en el último Consejo de Ministros de agosto, para el sector refuerce al máximo sus capacidades. La mayor parte de este dinero, cerca de 204 millones de euros, tiene la consideración de primas, con los objetivos de favorecer la competitividad de estas empresas y fomentar los programas de cooperación, así como contribuir a la financiación de las ayudas autorizadas por la UE destinadas especialmente a I+D, innovación, inversiones y formación de personal. ■

Sanidad marítima

ARRITMIAS CARDIACAS

Las variaciones en la frecuencia cardíaca son normales. Aparecen no sólo por efecto del ejercicio o de la inactividad, sino también por otros estímulos, como el dolor y las emociones. Sólo cuando el ritmo es inadecuadamente rápido (taquicardia) o lento (bradicardia) o cuando los impulsos eléctricos siguen vías o trayectos anómalos, se considera que el corazón tiene un ritmo anormal (arritmia).



El bombeo del corazón debe ser constante y continuo. El corazón es, en sí, un conjunto de dos bombas, cada una de las cuales consiste en dos cámaras huecas formadas por un músculo involuntario. La contracción de dicho músculo hace que sea bombeada la sangre.

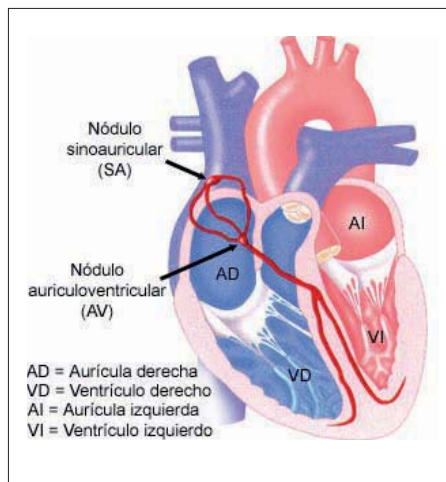
Una de las cámaras del corazón, la aurícula derecha, contiene un grupo de células llamadas nódulo sinusal. Este nódulo actúa como un marcapasos, produciendo impulsos eléctricos que hacen que el músculo del corazón se contraiga y se relaje con cada ciclo cardíaco.

La frecuencia cardíaca que determina dichos impulsos eléctricos depende de la actividad en un momento dado, desde 60-80 latidos por minuto en situación de descanso hasta más de 200 latidos por minuto cuando se hace ejercicio, de modo que se asegure el suministro suficiente de oxígeno y nutrientes a los músculos y al resto del organismo.

Cuando la generación o la conducción de dichos impulsos eléctricos es defectuosa, se producen las arritmias, que pueden variar desde ritmos demasiado rápidos (taquicardia) a demasiado lentos (bradicardia).

CAUSAS

Hay multitud de factores que pueden causar arritmias, incluyendo distintas enfermedades del corazón (alteración de las arterias que irrigan el corazón, mal funcionamiento de las válvulas, insuficiencia cardíaca) o no cardíacas (hipertiroidismo, enfermedades pulmona-



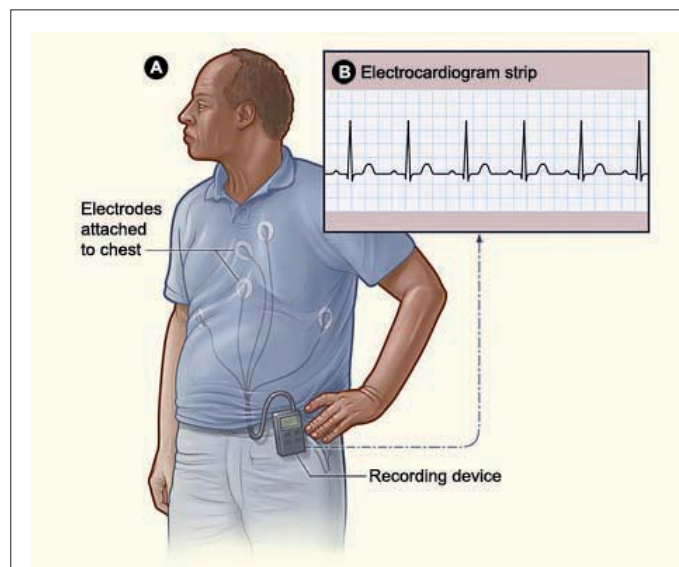
res...) pero también el café y alimentos y bebidas ricos en caféina, el tabaco, el alcohol, determinadas drogas ilegales, y algunos medicamentos pueden producir arritmias en corazones previamente sanos.

SÍNTOMAS Y SIGNOS

La clínica puede ser muy variada y presentarse desde la ausencia total de síntomas y suponer un hallazgo casual en un reconoci-

miento médico rutinario hasta la aparición de muerte súbita. Los síntomas más frecuentes son:

- **Palpitaciones:** sensación de golpeteo en el pecho o cuello, especialmente las taquiarritmias. Pueden acompañarse de sensación de sofoco, mareo, pérdida de conciencia, sensación de ahogo, dolor y/u opresión en el pecho.
- **Síntomas neurológicos:** mareo, pérdida de conciencia o incluso convulsiones. Las bradiarritmias producen con mayor frecuencia este tipo de síntomas.
- **Parada cardíaca:** producida por un tipo de



arritmia llamada fibrilación ventricular que consiste en una desorganización total de la actividad de los ventrículos. Generalmente se produce en pacientes con enfermedades cardíacas previas graves.

● En otras ocasiones pueden manifestarse como insuficiencia cardíaca con síntomas como cansancio (astenia), dificultad respiratoria o sensación de ahogo (disnea), hinchazón de las piernas (edemas), etc.

DIAGNÓSTICO

Además de una historia clínica meticulosa en la que se recojan los factores predisponentes, existencia de enfermedades previas y la presencia o ausencia de síntomas que acompañan a la arritmia son especialmente útiles:

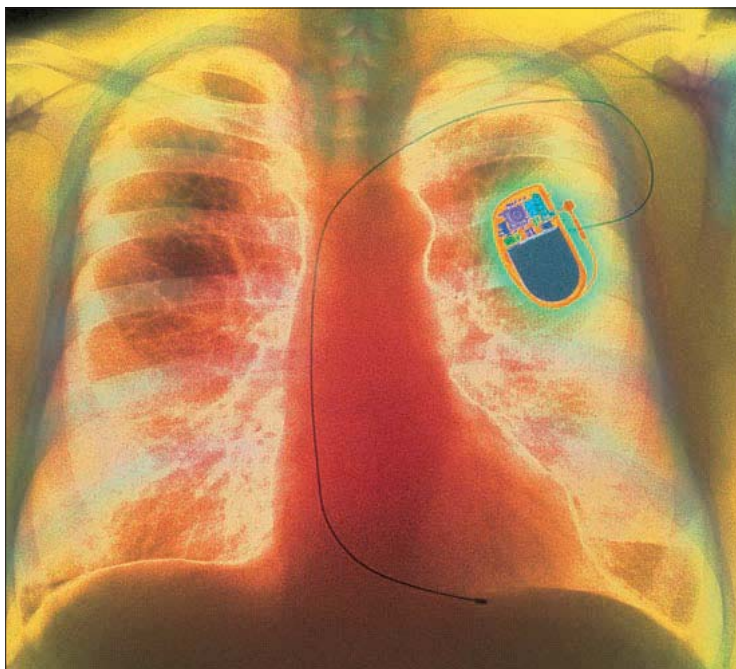
- Electrocardiograma (ECG).
- Monitorización cardíaca ambulatoria: Holter (monitorización continua del ECG durante 24 o 48 horas mientras el paciente realiza sus actividades cotidianas de la vida diaria por medio de grabadoras del ECG portátiles que lleva sujetas a un cinturón) o registradores implantables que se pueden llevar puestos durante dos semanas o más. Es importante que el paciente registre los síntomas y actividades que realice durante este tiempo para poder establecer una correlación.
- Ecocardiograma.
- Estudio electrofisiológico (EPS). Consiste en la introducción de un catéter a través de un vaso sanguíneo hasta llegar al corazón registrando las alteraciones de ritmo que se producen. En ocasiones, puede también utilizarse con finalidad terapéutica, permitiendo la eliminación de vías de conducción de estímulo eléctrico anormales.
- Angiografía coronaria.

TRATAMIENTO

El tratamiento farmacológico de las arritmias se basa en el uso de fármacos "antiarrítmicos" que se recetan según el tipo de arritmia y en dosis exactas, requiriéndose controles periódicos adecuados.

En ocasiones es necesaria la aplicación de un "choque eléctrico" sobre el pecho para reestablecer un ritmo cardíaco normal, es lo que llamamos cardioversión y desfibrilación eléctrica.

Cuando el ritmo cardíaco es demasiado lento comprometiendo la irrigación de órganos vitales se debe proceder a la implantación de colocación de un marcapasos, o dispositivo electrónico que se coloca bajo la piel por



medio de cirugía e imita la frecuencia del marcapasos natural: cuando el ritmo de los latidos disminuye hasta un cierto nivel, el marcapasos envía un estímulo que hace al corazón contraerse.

El tratamiento quirúrgico y la ablación por radiofrecuencia puede indicarse en arritmias recurrentes o refractarias u otros tratamientos con el objetivo de eliminar la alteración anatómica que genera la arritmia y/o vías anómalas de conducción del estímulo eléctrico. Así por ejemplo los problemas coronarios que causan arritmias son tratados con una angioplastia o bypass. Puede suceder que después de un infarto de miocardio queden focos irritables que originen taquicardias.

MEDIDAS PREVENTIVAS

La mejor medida preventiva es llevar una vida sana sin stress para evitar la aparición de taquicardias, y no consumir drogas estimulantes ni depresoras.

El hecho de tomar medidas para prevenir la arteriopatía coronaria, tales como no fumar, consumir una dieta bien equilibrada y baja en grasas y hacer ejercicio regularmente, puede disminuir la posibilidad de sufrir una arritmia.

Ante la percepción de cualquier tipo de alteración del ritmo, como la aparición de palpitaciones sin motivo evidente, es recomendable acudir al médico para una correcta valoración de la sintomatología y/o la realización de un ECG. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Nuevo Reglamento para presentar estadísticas de acuicultura en Bruselas

El Documento Oficial de la Unión Europea (DOUE) publicó el pasado 13 de agosto el Reglamento 762/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de este mismo año sobre la presentación de estadísticas de acuicultura por parte de los Estados miembros, quedando derogado el anterior 788/96.

La nueva legislación obliga a los países comunitarios a presentar a la Comisión estadísticas sobre las actividades acuícolas que desarrollen, tanto en aguas dulces como saladas, y que se aplicará a partir de enero del 2009.

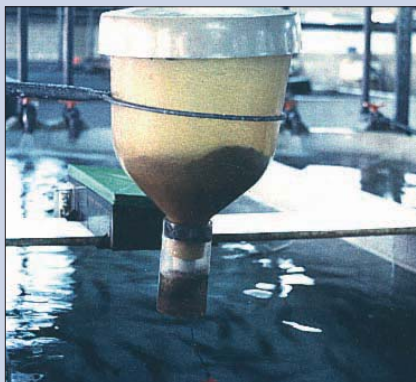
Los Estados podrán utilizar cualquier método válido estadísticamente y que abarque, como mínimo, el 90% del total de la producción en volumen o en número para la producción de criaderos. Los países cuya producción anual no supere las 1.000 toneladas podrán aportar un resumen de los datos estimados de su producción total. Así mismo, también podrán estimarse y calcularse los datos para especies cuya producción no supere las 500 toneladas y su desarrollo no represente el 5% de la producción total en volumen de un Estado concreto.

Los datos se presentarán anualmente, teniendo como primer año de referencia 2008, y expresarán el volumen de la producción acuícola de cada país basándose

se en la captura, la producción de criaderos y viveros y la estructura del sector.

A partir de entonces y a intervalos de tres años, los datos sobre la estructura del sector se presentarán a la Oficina de Estadística de la Comisión Europea (Eurostat) en los doce meses siguientes, a partir de la finalización del año natural de referencia. Obtenidos estos datos, la Comisión presentará - como muy tarde el 31 de diciembre de 2011 y, posteriormente, cada tres años- un informe al Parlamento Europeo y al Consejo de Europa.

Los Estados que tengan dificultad para aplicar este Reglamento tendrán un período transitorio máximo de tres años para adaptar sus sistemas estadísticos a la nueva reglamentación.



Curso de prevención de riesgos y accidentes en la pesca y el buceo

La Sociedad Española de Medicina Marítima organizó los días 3 y 4 de octubre en la Casa del Mar del ISM en Cartagena, el II Congreso Internacional Hispano-francófono de Medicina Marítima.

Expertos científicos debatieron los resultados de las últimas investigaciones realizadas en prevención de riesgos a bordo de los buques de pesca y accidentes de buceo. Además, en el transcurso del Congreso se llevaron a cabo talleres de pruebas funcionales para los reconocimientos

médicos preceptivos para embarque y buceadores: electrocardiografía, audiometrías y timpanometrías; así como talleres de formación continua, propuestos por la SEMM y la IMHA, válidos como créditos para los cursos de postgrado de Salud Marítima y Máster de Medicina Marítima.

A los asistentes se les hizo entrega de un diploma de asistencia, la Revista de Medicina Marítima y los resúmenes de las ponencias desarrolladas en el Congreso.

¡ Ánimo Loreto !

Desde la Revista MAR y en nombre de todos los trabajadores del Instituto Social de la Marina queremos dar ánimo a la doctora Loreto González Cabanas, médico adscrita a la Dirección Provincial del ISM en Las Palmas, en su proceso de recuperación de las heridas sufridas en el accidente del avión MD-82 de la compañía Spanair que el pasado 20 de agosto se estrelló en el aeropuerto de Barajas.

La doctora Loreto González Cabanas lleva prestando servicios en el Instituto Social de la Marina desde el año 1990 y gran parte de su vida laboral la ha pasado cuidando y atendiendo a la gente del mar, destacando su labor en los centros asistenciales que el ISM tiene en el extranjero y también en el buque-hospital "Esperanza del Mar". Entre sus servicios cabe destacar la reciente asistencia médica que prestó en el centro médico de las islas Seychelles a los tripulantes del barco atunero "Playa de Bakio", secuestrado en abril mientras se encontraba faenando a unas 250 millas de Somalia.

La amplia formación clínica de Loreto González ha hecho de ella una persona esencial en las labores asistenciales que lleva a cabo esta Institución, que siempre ha contado con ella, confiando plenamente en su labor profesional.

En estos momentos difíciles tanto para ella como para su familia son muchas las personas que han llamado interesándose por su estado de salud tanto desde el sector pesquero y marítimo como desde la Administración.

Loreto, desde estas páginas, no nos olvidamos de ti y te deseamos una rápida recuperación para poder volver a contar pronto con tu apreciada colaboración y la inestimable ayuda que prestas a nuestro sector.

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.365buenosdias.mtas.es