

# Mar

Nº 481  
Abril 2009

**Botiquines  
a bordo, nueva  
regulación**



## Ola de secuestros frente a las costas de Somalia

España acerca sus efectivos  
a la zona donde faena la flota pesquera

**Relevos en el gobierno**

Trabajo reafirma la apuesta por el diálogo social

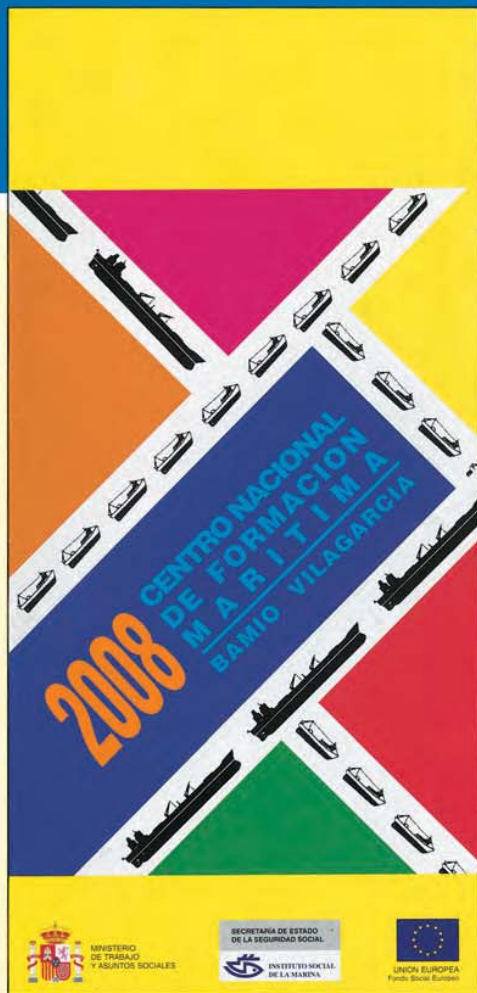


Centro Nacional de Formación Marítima de

# 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



## Relevos frente a la crisis

A

un año de la llegada al gobierno en ésta segunda legislatura y con la crisis económica y financiera haciendo estragos en todo el mundo, el presidente José Luis Rodríguez Zapatero procedió semanas pasadas a una profunda remodelación de su ejecutivo, más destacable por la importancia de las carteras que por el número de relevos.

El cambio ha supuesto la salida de un peso pesado histórico como Pedro Solbes y la entrada en el gobierno de nuevas caras en algunas de las carteras más importantes como son las de Economía y Hacienda, Fomento y Sanidad y Asuntos Sociales en las personas de Elena Salgado, José Blanco y Trinidad Jiménez. Igualmente cabe destacar en este proceso, la llegada al gobierno como nuevo vicepresidente de Manuel Chaves a quien, entre sus nuevas competencias, destaca la aplicación de la política autonómica que constituye un punto clave en el desarrollo de la política de Estado.

Se trata en algunos casos de caras nuevas en el desempeño de este tipo de competencias ministeriales, pero, en ningún caso de personas ajenas a la vida pública y, sobre todo, en el conocimiento de la Administración y de la actividad política

Frente a una crisis como la actual con destrucción de empleo, ralentización de la actividad económica, retracción en el consumo, más gastos en prestaciones sociales y menos ingresos en las arcas del Tesoro, no hay recetas milagrosas que pueda adoptar un país y menos en un contexto de economías globalizadas. Desde esa perspectiva, el cambio de gobierno no significa un vuelco a las medidas y a la política desarrollada hasta la fecha por el ejecutivo para hacer frente a la crisis. Sin embargo, el relevo y la constitución de nuevos equipos de trabajo en una serie de departamentos clave desde la perspectiva de la lucha contra el paro, las inversiones o las prestaciones sociales, se pretende sirva para impulsar otro ritmo, dar una mayor fuerza y lograr en definitiva una mayor eficiencia para superar la actual coyuntura.

En tiempos de normalidad económica, el juego político contempla un periodo de gracia de 100 días antes de analizar el trabajo llevado a cabo por los nuevos responsables del gobierno. En periodos como este de crisis en el conjunto de la actividad financiera y económica en el mundo, existen muchas más razones para dar al menos ese plazo de confianza al nuevo equipo. ■

## Piratas en la costa

L

os secuestros de varias embarcaciones de todo tipo en un corto espacio de tiempo por parte de los piratas en aguas a varios cientos de millas de las costas de Somalia y, sobre todo, la decidida actuación de las fuerzas estadounidenses para poner fin al secuestro del capitán de un buque con bandera de ese país, con tres piratas muertos ha vuelto a la actualidad los problemas por los que atraviesan los barcos que faenan o simplemente transitan por esas aguas

En un país como Somalia, donde hay un evidente vacío de gobierno y donde los señores de la guerra han convertido este tipo de acciones ante la impunidad de las autoridades locales en un negocio floreciente, los secuestros constituyen una actividad normal. Esta situación lo prueba el hecho de que en 2008 se produjeran medio centenar de acciones y que en la actualidad haya casi una veintena de barcos con sus tripulaciones retenidas a la espera de rescates.

Inicialmente fueron los grandes barcos de pesca congeladores quienes fueron objetivo directo de los piratas bajo las justificaciones o acusaciones de estar acabando con sus caladeros. Pero ese argumento se cayó pronto por su peso. Los barcos de pesca fueron atacados mucho más allá de las aguas territoriales y en el punto de mira de los piratas pasaron a estar todo tipo de las miles de embarcaciones que pasan anualmente por esas aguas. Hace ahora justamente un año, se producía el secuestro del barco pesquero español "Playa de Bakio" cuya tripulación fue finalmente liberada. Pero, haciendo sólo referencia a España, han existido otros intentos de abordajes que los buques lograron esquivar.

España, con barcos de pesca faenando en esas latitudes, fue uno de los países pioneros a la hora de enviar tropas para la protección de esos buques para posteriormente, previo acuerdo en la Unión Europea, unir sus fuerzas con el resto de los países comunitarios en el seno de la "Operación Atalanta".

Proteger a todos los barcos en una superficie de cientos de miles de millas, resulta una operación compleja y se podría decir que imposible. Por esa misma circunstancia, las respuestas frente a la ofensiva de los nuevos piratas en la zona podría pasar en primer lugar por un reforzamiento de los efectivos actuales para el desarrollo de las misiones de protección a las embarcaciones que operan o transitan por esas aguas. Pero, al margen de las medidas en alta mar por agua y aire, sería necesaria la búsqueda de soluciones en tierra para que, en un país con ese vacío de gobierno, las organizaciones de piratas dejaran de actuar en la impunidad. ■





## RUTAS POR LOS FAROS DE ESPAÑA EN COCHE

**Autor:** El País Aguilar. **Colabora:** Red Eléctrica de España

**P**ara el viajero y el nostálgico, para el aventurero y el romántico, AGUILAR edita esta guía de “Rutas por los faros de España” en la que presenta una forma diferente de recorrer la costa y descubrir la belleza de nuestro litoral a la luz de los faros.

Esos faros que, desde tiempos inmemorables, han servido de señales a navegantes; de aviso de peligros y distancias; de contacto con tierra y de anuncios de que el puerto está cerca. Faros que emergen en la soledad del paisaje y que han servido de morada a fareros.

España tiene una larga tradición de faros. Desde el de Hércules, en A Coruña, que data de cien años antes de nuestra era y que opta a ser declarado Patrimonio Histórico de la Humanidad; al de Trafalgar, en la costa gaditana, testigo de la batalla más sangrienta que han visto las costas españolas, pasando por otros tantos como el de Anaga, anclado en un entorno paisajístico de Santa Cruz de Tenerife que hipnotiza al visitante; el de Torredembarra, en Tarragona, el más reciente, diseñado en el estudio de arquitectura de Joseph Llinàs, o el de Capdepera, a cuyo farero se refirió Joan Manuel Serrat en la canción “Cada loco con su tema”.... Todos tienen una historia que contar.

La mayoría de ellos se encuentran situados a la orilla del mar, con frecuencia en escarpados acantilados de innumerable belleza, desde donde se divisa el azul infinito, el horizonte siempre igual y cambiante. Con viento, con olas, en reposada calma... Y no podemos olvidar esos amaneceres y atardeceres imborrables de la mente, de luz naciente o agonizante que tiñe de tonos rojizos el cielo y relajan el espíritu y el alma.

Son los paisajes que esta guía nos invita a disfrutar y descubrir en 20 rutas por los parajes más espectaculares de la costa española tanto del norte, como del sur, del Levante y de nuestras islas.

En cada una de las rutas propuestas se incluye la ficha técnica de los faros, describiendo su historia y su entorno. Además, se ofrece información útil para el viajero, acercándole a las localidades, a las playas y a



los puntos de interés. También se detallan en este libro datos sobre alojamientos donde puede dormir, restaurante donde comer y excursiones y actividades que puede realizar al amparo de la luz que emiten los faros.

La guía incluye mapas y planos de los recorridos con los puntos de interés que se recomiendan en sus 248 páginas.

Este libro de viaje puede adquirirse en librerías y tiendas especializadas al precio de 23,90 euros. Quienes deseen más información pueden asimismo consultar la página web de la editorial [www.elpaisaguilar.es](http://www.elpaisaguilar.es). ■

Editor:



# e n este número

Nº 481 - abril 2009

**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:**

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:**

Churruga, 2. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 591 99 20

y 91 591 99 07. Fax 91 591 99 19.

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: 793-09-001-1

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.



## 26

### BOTIQUINES A BORDO.

Modificaciones en la normativa sobre los botiquines a bordo.

## 6

### PIRATAS EN SOMALIA.

En las últimas semanas los piratas intensificaron sus acciones frente a las costas de Somalia.

## 10

### CAMBIOS EN EL GOBIERNO.

El presidente del Gobierno José Luis Rodríguez Zapatero modificó el ejecutivo para darán nuevo impulso a la batalla contra la crisis.

- 6 Oleada de secuestros frente a las costas de Somalia
- 10 Cambio de gobierno
- 12 Diálogo Social
- 14 Apoyos para las Pymes
- 16 Apoyo al empleo desde la UE
- 18 La siniestralidad laboral
- 20 Ayudas para la inmigración
- 22 ISM, apuesta por la calidad
- 26 Cambios en los botiquines a bordo
- 28 Las consultas en Sanimar
- 30 Plataforma de innovación
- 32 Planes para la acuicultura
- 34 Hacia una ley de primera venta en pesca
- 38 Las recetas del CES para el sector pesquero
- 42 Estudio para protección de la Nacra
- 46 Residuos del mar
- 50 Robots para la mercante
- 52 Datos MOU sobre inspecciones
- 54 Cambios en los trabajos portuarios
- 56 Balance de puertos
- 64 Madrid, puerto de mar
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves



# OLA DE SECUESTROS

## frente a las costas de Somalia



**La Armada norteamericana liberó al capitán de un carguero que había sido cogido como rehén y mató a tres de los secuestradores**

*Durante las últimas semanas, las aguas a varios cientos de millas de las costas de Somalia han sido escenario de una ola de secuestros por parte de los piratas que durante los últimos años operan en la zona. La existencia de sus bases operativas en tierra, en un país donde existe un vacío de gobierno y donde el poder real se halla en manos de los hombres de la guerra, hace que estas bandas operen en medio de la mayor impunidad y que los secuestros en el mar se hayan convertido en un gran negocio.*





## La ministra de Defensa viajó a Kenia

**La ministra de Defensa Carme Chacón viajó a la localidad de Mombasa, en Kenia, donde se entrevistó a bordo de la fragata "Numancia" con miembros de la tripulación que se hallan en esas aguas en el marco de la operación "Atalanta" de la Unión Europea. Carme Chacón estuvo acompañada en este viaje de ocho miembros de los diferentes grupos parlamentarios en el Congreso y en el Senado, portavoces de Defensa.**

**El objetivo de esta visita era conocer la actual situación de las tropas desplazadas por España en la zona, así como la situación de los barcos de pesca congeladores que faenan en esas aguas. Igualmente la ministra se entrevistó con varios miembros del gobierno de Kenia, entre ellos el vicepresidente Kalonzo Musyoca. La ministra agradeció el acuerdo suscrito entre ese país y la Unión Europea por el que Kenia se haría cargo de los piratas que puedan ser detenidos por las fuerzas de**

**la "Operación Atalanta". En el caso de España, caso de que se detuvieran piratas, la actuación pasaría a la Audiencia Nacional y solamente serían entregados en Kenia si la misma se inhibe del caso.**

**Carme Chacón negoció igualmente con las autoridades de Kenia, que tanto la fragata como el avión P-3 Orion que hasta la fecha había operado desde Yibuti, al norte de Somalia, pasaran a tener su base en Mombasa, en Kenia, al sur, para estar más cerca de la zona donde están operando los barcos pesqueros españoles.**

**Esta decisión fue valorada positivamente por la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores, Anabac**

**La ministra señaló que desde el Ministerio de Defensa se había dispuesto un protocolo de actuación en caso de un secuestro donde se contempla el uso de la fuerza si lo requiere la situación.**

Estas acciones se producen cuando se cumple un año desde el secuestro del barco pesquero español "Playa de Bakio" cuyos tripulantes fueron liberados una semana más tarde y, en un momento, cuando otros barcos pesqueros españoles han sufrido ataques de los piratas de los que afortunadamente pudieron salir huyendo.

Objetivo de los piratas en estas fechas han sido todo tipo de barcos, un pesquero de Taiwán, un remolcador italiano el "Buccaneer", un velero francés el "Tanit", un porta-contenedores norteamericano, el "Maersk-Alabama", así como otros buques de carga.

Frente a lo que sucedía en el pasado, la batalla contra los piratas que operan en esas aguas ha tomado otra dimensión y se ha traducido en numerosos enfrentamientos por parte de las fuerzas militares que tienen desplazadas en esa zona varios países en labores de vigilan-

## Las fuerzas españolas trasladan su base a Kenia

cia y protección de los barcos. En la operación de las fuerzas especiales francesas para liberar a la tripulación del velero de ese país, el "Tanit", resultó muerto un miembro de la tripulación y un pirata. En el caso del barco porta-contenedores norteamericano, el capitán del mismo Richard Phillips se ofreció como rehén a los piratas a cambio de que dejaran libre a la tripulación mientras negociaban un rescate de 1,5 millones de euros. Sin embargo, cuando se hallaba en una lancha camino hacia una base en tierra, fuerzas especiales de la Armada norteamericana mataron a tres de los secuestradores que le vigilaban y rescataron al capitán en lo que puede calificarse como una nueva estrategia frente a los piratas. El nuevo presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, de talante negociador en su política exterior, en este caso dio orden directa de atacar en caso de que existiera peligro inminente de muerte para el capitán del barco.





El empleo de la fuerza por parte de las unidades militares desplazadas a la zona para luchar contra los secuestros, se ha traducido por parte de los piratas en nuevas amenazas para los barcos, aunque habrá que esperar a ver el resultado de esta batalla en el mar.

Hace justamente un año, consecuencia del clima de preocupación provocado por los secuestros, España fue uno de los países que puso en marcha el envío de las primeras unidades por mar y por aire para proteger y vigilar la actividad de la flota pesquera. Posteriormente, bajo la iniciativa española y de otros países comunitarios, Bruselas puso en marcha la "Operación Atalanta" que en la actualidad cuenta con ocho fragatas y dos aeronaves. España participa con una fragata, actualmente "Numancia" y el avión P-3 Orion, así como un barco de apoyo y más de 400 hombres. En la actualidad y por un periodo de cuatro meses, esas fuerzas comunitarias estarán a órdenes del capitán de la Armada española, Jaime Garat. En la vigilancia de la zona se hallan igualmente otras cinco fragatas bajo el mando de la OTAN y otras fuerzas enviadas por países como China, India, Rusia, Canadá o los Estados Unidos.

## **NEGOCIO Y MEDIOS**

Obviamente no hay datos sobre el negocio que supone para los piratas el secuestro de todo tipo de embarcaciones que se produce anualmente en esas aguas. Los cálculos más bajos manejan cifras superiores a los 150 millones de euros, lo que supone un negocio floreciente para los hombres de la guerra.

La disponibilidad de estos recursos hace que las bandas de piratas se hallen cada vez más organizadas y que cada día cuenten con más medios y más sofisticados para llevar a cabo

## **Los armadores españoles de barcos congeladores piden más protección ante el inicio de la campaña del atún**

sus agresiones con barcos nodrizas para colocarse en alta mar y con todo tipo de lanchas rápidas para abordar a los barcos sin que las mismas puedan ser detectadas por los radares de las embarcaciones y, finalmente, con armas más sofisticadas. En medios comunitarios se estima que los piratas pueden disponer de hasta un total de 2.500 lanchas rápidas.

Frente a estos medios, los barcos que suelen ser objetivo de los piratas tienen menos posibilidades para defenderse de los ataques. Se trata, en líneas generales de los grandes petroleros que tienen dificultad para maniobras rápidas, barcos de carga o los pesqueros congeladores cuando se hallan desarrollando operaciones de pesca.

Otra dificultad añadida para la vigilancia y protección de los barcos, es la amplitud de la zona donde se llevan a cabo los ataques, con una superficie igual a la de los mares Mediterráneo y Negro juntos. Dada la gran extensión de la zona, para asegurar la total protección de los barcos sería necesario multiplicar el número de efectivos. Aunque en algún momento se barajó la posibilidad de que los barcos tuvieran

un sistema propio de defensa, ha sido una opción que se descartó por su coste, lo que se sumaría además al incremento registrado en el precio de los seguros.

Con los piratas cada vez mejor pertrechados para llevar a cabo los abordajes y los secuestros de las







tripulaciones y con las fuerzas militares en la zona, en los últimos meses obviamente no se puede hablar de que hayan cambiado totalmente las cosas en esas aguas. Sin embargo, sí se podría hablar de que algo está cambiando. Los ataques de los piratas, a pesar de esta oleada de las últimas semanas, se han reducido. Los que se llevan a cabo suelen tener éxito. Frente a los casi 450 ataques de 2003 con una veintena de barcos capturados, en 2008 los ataques fueron unos 200 con 33 secuestros. En lo que va de año se maneja una cifra de 14 barcos secuestrados con más de dos centenares de tripulantes en poder de los piratas.

### **PREOCUPACIÓN EN LA FLOTA PESQUERA**

A inicios de este mes de abril, desde la Confederación Española de Pesca, Cepesca, se hacía una llamada de atención, en nombre de dos organizaciones de esa Asociación, Opagac y ANASAC, sobre la situación de preocupación de la flota atunera que se halla faenando en aguas del Océano Índico a varios cientos de millas de las costas de Somalia. Los armadores denunciaban ya en este momento el aumento de los ataques de los piratas contra todo tipo de barcos que se hallaban faenando en esas aguas o en tránsito por las mismas.

Según los datos manejados por el sector, la flota atunera comunitaria que opera en esas



### **Los ataques se han desplazado desde la zona norte, en el Golfo de Adén, a aguas al sur y al este de Somalia hasta a 600 millas de tierra**

aguas se compone de 17 barcos españoles de los que 15 son atuneros congeladores y otros dos buques de auxilio, 20 barcos franceses, un italiano y otros 16 pesqueros que faenan bajo el pabellón de las Islas Seychelles. Todo ello suma una flota de 54 barcos con unas tripulaciones estimadas de unas 1.300 personas

Desde la flota pesquera se indicaba además la existencia de una intensificación de los ataques de los piratas en aguas más al sur y al este de Somalia. Mientras en un primer momento, la mayor parte de las actuaciones de los piratas se concentraban en el norte, cerca del Golfo de Adén, ante la existencia en esa zona de las fuerzas militares de protección, los asaltos a los barcos se han desplazado a aguas más al sur y cada vez más alejadas de la costa a distancias que, en algunos casos, superan las 600 millas.

La campaña para la pesca del atún se inicia en estas fechas con una duración de unos cuatro meses. Ante esta circunstancia, desde las organizaciones pesqueras se ha reclamado a la Secretaría General del Mar, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a los Ministerios de Defensa y de Asuntos Exteriores, así como a las autoridades comunitarias a través de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesqueros de la Unión Europea, así como a la Dirección de Política Europea de Seguridad Común que las actuaciones de la "Operación Atalanta" se extiendan más al sur y al este de Somalia para dar una mejor cobertura a la flota frente a los ataques de los piratas. En esa línea, reclamaban a los mandos militares que dispongan de una nueva base en la localidad de Mahé en las Islas Seychelles o en Mombasa en Kenia para estar más cerca de las zonas donde opera la flota. ■

**VIDAL MATÉ**

# CAMBIOS

## en la composición del Gobierno

*“He realizado los cambios para fortalecer el Ejecutivo, introducir un nuevo ritmo en la puesta en práctica de las políticas económicas y para incorporar personas que den un nuevo impulso al proyecto político del Gobierno”. Con estas palabras, el presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero comunicaba a los medios informativos la composición del nuevo Gobierno, al que se han incorporado cinco nuevos ministros.*

**E**lena Salgado, cambia la cartera de Administraciones Públicas para ocupar la de ministra de Economía y Hacienda, y vicepresidenta segunda del Gobierno.

Manuel Chaves es el nuevo titular de la Vicepresidencia tercera y del ministerio de Política Territorial, de nueva creación. Hasta entonces era Presidente de la Junta de Andalucía.

José Blanco asume el Ministerio de Fomento, en sustitución de Magdalena Álvarez. También es vicesecretario general del PSOE.

Ángel Gabilondo, es el nuevo titular de Educación, en sustitución de Mercedes Cabrera. Ocupó el rectorado de la Universidad Autónoma de Madrid y presidente de la Conferencia de Rectores. En el Ministerio de Educación se integra la Secretaría de Estado de Universidades que con anterioridad formaba parte del Ministerio de Ciencia e Innovación.

Ángeles González Sinde, hasta entonces presidenta de la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas, ha sido nombrada ministra de Cultura, en sustitu-

“

**“Se trata de introducir un nuevo ritmo en la puesta en marcha de las políticas económicas para la creación de empleo” (José Luís Rodríguez Zapatero)**



ción de César Antonio Molina.

Trinidad Jiménez ocupará el Ministerio de Sanidad y Política Social, en sustitución de Bernat Soria. Antes de ser nombrada ministra fue Secretaria de Estado para Iberoamérica.

José Luís Rodríguez Zapatero informó que el Consejo Superior de Deportes y la Secretaría de Estado para el Deporte pasan a depender directamente del Presidente del Gobierno. Las competencias en materia de Administración Pública se incorporan a la Vicepresidenta Primera del Gobierno.





## **OBJETIVOS**

Rodríguez Zapatero afirmó que en esta nueva etapa todas las políticas del Gobierno se centrarán en tres grandes objetivos:

Anticipar todo lo posible la recuperación de la economía y, sobre todo, del empleo.

Fortalecer la cohesión social y territorial de España.

Abordar todas las reformas y todos los cambios que demanda la segunda década del siglo XXI.

## ***La creación de empleo, primer objetivo***

“Para ello –subrayó el presidente– ésta será la guía que marcará nuestra acción, para lo que resta de Legislatura”.

Por otra parte, Rodríguez Zapatero, expresó su “gratitud” a los cinco ministros salientes por su dedicación, por su esfuerzo y su colaboración. Además dedicó especial mención a Pedro Solbes del que dijo que “todos hemos aprendido lo que es tenacidad, dedicación e inteligencia en defensa de los intereses generales así como su entrega ejemplar al servicio público”. ■



De izquierda a derecha, los secretarios generales de UGT y CC.OO. Cándido Méndez y Fernández Toxo; el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho; José María Lacasa, secretario general de la CEOE y Jesús Bárcenas, presidente de CEPYME.

# Gobierno y agentes sociales continúan apostando por el **DIÁLOGO SOCIAL**

**Un acuerdo suscrito entre sindicatos y empresarios, y ratificado y firmado por el Gobierno. Esta es la esencia del diálogo social, y la mejor fórmula para afrontar con éxito la creación de empleo y la pronta salida de la crisis económica que padecemos en la actualidad.**

En este caso han suscrito un acuerdo tripartito sobre Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales, una herramienta muy útil para lograr la paz social. La negociación colectiva puede desembocar, en algunos casos, en conflictos laborales y huelgas, la mayoría de ellos registrados durante la negociación de convenios. Con la firma de este acuerdo, antes de remitirlos a la judicatura, los agentes sociales, de común acuerdo, pueden solicitar la intervención del Servicio de Mediación y Arbitraje para solucionar los conflictos. Y las cifras hablan por sí solas. Desde el año 1996 se han adherido a este acuerdo 104 sectores de actividad, y 244 empresas que afectan a 7 millones de trabajadores. Desde el

**Gobierno, sindicatos y empresarios firman el acuerdo tripartito sobre Solución Extrajudicial de Conflictos Colectivos**

## **DIÁLOGO SOCIAL**

El nuevo Gobierno del presidente Zapatero nació con la firme voluntad de crear empleo y la pieza básica para lograrlo se llama diálogo social. De momento el Gobierno ha aprobado seis medidas urgentes para el mantenimiento y fomento del empleo y la protección a los desempleados.

Tras la firma del mencionado acuerdo, una vez más, Gobierno, sindicatos y empresarios, sentados en la misma mesa, pusieron de manifiesto la necesidad de continuar trabajando. Todos ellos pronunciaron de manera reiterada la frase "diálogo social".

El ministro Celestino Corbacho, en su intervención ante los medios de comunicación, destacó que hay que continuar apostando, de ma-





## Las organizaciones sindicales y empresariales, de común acuerdo, pueden solicitar la mediación y el arbitraje

nizaciones empresariales, ante un contexto como la actual crisis, se hace aún más necesario el diálogo y la negociación”. Refiriéndose al acuerdo tripartito manifestó que expresa el compromiso firme de los empresarios ante el diálogo social “tal y como venimos haciendo desde hace más de veinticinco años y continuaremos realizándolo en el futuro. Desde las organizaciones empresariales hemos considerado siempre que el diálogo social es una herramienta de extraordinaria utilidad para afrontar situaciones difíciles, manifestando este sentir a través de una participación activa en las mesas del diálogo social”.

El presidente de CEPYME, Jesús Bárcenas, indicó que el acuerdo tripartito constituye una herramienta muy importante para las pequeñas y medianas empresas y para los trabajadores autónomos. “Todo ello es fruto del diálogo social entre empresarios y sindicatos. Ahora lo renovamos por cuarta vez, señal de que ha funcionado correctamente y ha simplificado el día a día en las relaciones laborales.

Ignacio Fernández Toxo, secretario general de CC.OO. hizo hincapié en que es decisivo que la negociación colectiva cuente con este tipo de complementos y de este tipo de acuerdos para dotarla de más eficacia. “El diálogo social es una pieza importante que hemos aprendido a desarrollar sindicatos, empresarios y Gobierno desde hace ya bastante tiempo. La solución extrajudicial de conflictos colectivos ha servido para despejar la negociación colectiva”. También recalcó que “este es un tema importante y trascendente y que además invita a que el diálogo social en España sea básico”.

Por último, el secretario general de UGT, Cándido Méndez, tras felicitar a los equipos negociadores del acuerdo, dio un dato significativo. “Los conflictos se producen casi siempre en la negociación de convenios. Los temas relacionados con el salario y la jornada laboral adquieren importancia y pueden desembocar en desacuerdos. En el año 2008 una de cada tres huelgas convocadas no tuvieron que producirse gracias al Servicio de Mediación y Arbitraje”. Sobre la crisis económica Cándido Méndez subrayó que “el diálogo social y la aportación de soluciones para el mantenimiento y la creación de empleo deben ser relevantes a lo largo de este año”. ■



*El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho se dirige a los medios de comunicación.*

nera decidida, por el modelo de concertación y diálogo social que “permite facilitar los puntos de encuentro y también reafirmar la profunda seguridad y convencimiento que tiene el Gobierno y este ministerio de que el diálogo social es y continuará siendo una pieza básica en el marco laboral y económico”. Además Corbacho, informó a sindicatos y empresarios que en la reunión previa a la cumbre de responsables de Empleo de la Unión Europea, que próximamente se celebrará en Praga, todos los participantes resaltaron positivamente la importancia del diálogo social.

Por su parte, el secretario general de la CEOE, José María Lacasa, dijo que “para las orga-



Maravillas Rojo, Secretaria general de Empleo y Estela Gallego, Directora General de Política de la PYME y presidenta en ENISA

## Acuerdo entre Trabajo e Industria

# Medidas para la CREACIÓN DE EMPLEO en las cooperativas

*Los ministerios de Trabajo e Inmigración y el de Industria, Turismo y Comercio, han firmado un acuerdo de colaboración para la creación de empleo y la competitividad de las pequeñas y medianas empresas de la Economía Social, es decir, cooperativas y sociedades laborales.*

Por parte del departamento de Trabajo estampó su rúbrica Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo, y en representación del ministerio de Industria, la directora General de Política de la PYME, y presidenta de la Empresa Nacional de Innovación (ENISA), Estela Gallego.

### **INCORPORACIÓN DE PARADOS**

El convenio tiene dos líneas para mejorar el empleo y la competitividad. Por una parte los beneficiarios de los préstamos participativos de ENISA serán las cooperativas y sociedades laborales que realicen nuevos proyectos empresariales o amplíen los ya existentes mediante la incorporación de parados que tendrían la oportunidad de cobrar de una sólo vez la prestación por desempleo. Además, ENISA facilitará préstamos participativos en función de la viabilidad económica y empresarial de las cooperativas que lo soliciten, sin exigir la presentación de garantías.



Las cooperativas y sociedades laborales, que sean consideradas pequeñas y medianas empresas por la Unión Europea, se beneficiarán de los préstamos al incorporar a trabajadores desempleados que previamente hayan solicitado la modalidad de pago único de la prestación correspondiente para participar como socios trabajadores o socios de trabajo en dichas empresas.

### **CRÉDITOS BLANDOS**

La asistencia financiera se llevará a cabo mediante la concesión de préstamos por parte de ENISA, cuyos intereses podrán ser subvencionados parcialmente con cargo a los programas presupuestarios existentes del Ministerio de Trabajo e Inmigración. Para este año se subvencionarán hasta 4 puntos del tipo de interés fijado por ENISA.

El importe de la ayuda concedida, según los puntos del tipo de interés subvencionado, se abonará de una sola vez a ENISA que, para realizar la forma de su abono, la destinará obligatoriamente a la amortización parcial del principal.

La cuantía de los préstamos estará comprendida entre 100.000 y 1.000.000 de euros, sin superar nunca los recursos propios de la empresa promotora. Los plazos de amortización podrán alcanzar hasta los 9 años.

Entre las principales ventajas que ofrecen este tipo de préstamos cabe destacar que su coste se determinará en función de la evolución de la actividad de la empresa, así como su consideración de patrimonio contable a los efectos de reducción de capital y liquidación de sociedades. Estas características, unidas al hecho de que para su concesión ENISA no requiera la presentación de garantías, los convierten en una eficaz



**“Confío que este año se doble la cifra de beneficiarios que utilizan su prestación por desempleo para integrarse en cooperativas y sociedades laborales “. (Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo)**

”

**Los préstamos irán dirigidos a empresas de la economía social que acometan nuevos proyectos empresariales**

alternativa a otras fuentes de financiación como el capital riesgo y los créditos bancarios.

Las Comunidades Autónomas con competencias en estas materias podrán sumarse al convenio mediante la correspondiente solicitud de adhesión y aceptación de las partes.

Por último cabe destacar que el convenio supone una medida de impulso al fomento del empleo y la competitividad de las cooperativas y sociedades laborales ante la situación económica actual y pretende reforzar las acciones a favor de la Economía Social, representada por la Confederación Empresarial de Economía Social (CEPES).

Tras la firma, la Secretaria General de Empleo, Maravillas Rojo, manifestó que el acuerdo pretende contribuir a dar respuesta a dos prioridades, tanto del gobierno como de la sociedad, “ampliar los mecanismos de acceso a los créditos y ayudar a frenar el desempleo”. Además, indicó que “tengo confianza en que durante este año se doble la cifra de 5.000 personas que capitalizaron su prestación para participar en cooperativas y sociedades laborales.

Por su parte, la directora general de Política de la PYME y presidenta de ENISA, Estela Gallejo, destacó la importancia de complementar esfuerzos y utilizar conjuntamente los instrumentos de que se dispone para potenciar su eficacia. ■



Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración, y Vladimir Spidla, Comisario Europeo de Trabajo

Preparación de la Cumbre de Empleo de la UE

# La INCORPORACIÓN DE JÓVENES al mercado del trabajo

***“Los países que conforman la Unión Europea necesitan confianza, sumar esfuerzos y respuestas coordinadas para afrontar de forma conjunta y global la crisis económica”. En estos términos se expresó Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración, durante su intervención en el acto inaugural del Taller sobre Empleo que la Comisión Europea organizó en Madrid para estudiar la transición del sistema educativo al mercado laboral y la inserción laboral de los jóvenes.***

Se trata del primero de los tres Talleres preparatorios que la Comisión Europea ha organizado de cara a la cumbre monográfica sobre Empleo que se celebrará próximamente en Praga. El segundo Taller se celebra en Estocolmo para hablar de los mercados de trabajo y acceso al

empleo y, el último en Praga que versará sobre creación de empleo y movilidad laboral, previo a la Cumbre de Praga, centrada en el mantenimiento del empleo, la actualización de las competencias profesionales para adaptarlas a las necesidades del mercado de trabajo, el acceso al empleo y la movilidad laboral.

## **EDUCACIÓN, FORMACIÓN E INNOVACIÓN**

El titular de Trabajo e Inmigración recalcó que “la desconfianza y el miedo nos pueden paralizar como individuos y acabar paralizando la sociedad. Debatiémoslo -subrayó el ministro- sobre los incentivos que mejor funcionan para promover el reciclaje profesional y la adquisición de nuevas destrezas, la mejora de los sis-





Representantes de los 27 países de la Unión Europea.

temas educativos básicos y su impacto sobre los sistemas de formación profesional y sobre cómo dar un impulso decidido a la formación continua para hacer realidad la Sociedad del Conocimiento a la que la economía europea aspira". En este sentido el ministro defendió que "la inversión en educación y formación no son únicamente una medida productiva, son también instrumentos de acción social con los que prevenir situaciones de pobreza y de exclusión".

Sobre los sistemas de protección social señaló que "deben desempeñar plenamente su papel de estabilizadores sociales, generando confianza y contribuyendo al esfuerzo de recuperación y salida de la crisis, ya que sólo desde esta fortaleza social podremos hacer más eficiente la transición productiva hacia los modelos de alto valor añadido".

Este nuevo modelo, según el ministro español, debe permitir que la economía europea sea "más innovadora, más sostenible,

más plural y más justa, donde el modelo productivo tenga en la innovación y en la formación continua sus pilares fundamentales, con un papel decisivo de los interlocutores sociales en el diseño de los modelos económicos que creen más y mejor empleo y en el desarrollo del Estado de Bienestar".

#### **PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UE**

En su intervención, Celestino Corbacho explicó que durante la presidencia española de la Unión Europea, que empieza el 1 de enero de 2010, el Gobierno ha fijado como prioridades "generar innovación en todos los terrenos y promover la igualdad en sus diversas manifestaciones, trabajando para ello en tres líneas como son el impulso de un modelo económico que permita a la Unión Europea salir mejor y más fácilmente de la crisis y nos sitúe al frente de la competitividad global; profundizar en la Europa Social y adaptar la Unión Europea a la nueva realidad global, apostando por una dimensión externa donde la Unión tenga una sola voz y una sola manera de actuar".

El ministro Celestino Corbacho participó como anfitrión de este Taller que lleva por título "Actualizar las competencias profesionales, para adaptarlas a las necesidades del mercado de trabajo". ■

### **Los 27 países de la Unión Europea analizaron en Madrid la incorporación de jóvenes al mercado laboral**



**Hay que sumar esfuerzos y dar respuestas coordinadas a la crisis" (Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)**

# DISMINUYEN

## los accidentes de trabajo

*“La siniestralidad laboral disminuyó en el año 2008, tanto en términos absolutos como en términos de índices de incidencia”, manifestó el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, en su comparecencia en el Congreso de los Diputados en respuesta a una pregunta parlamentaria. Los datos ofrecidos por el ministro forman parte del avance de siniestralidad elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.*

**En el pasado año la siniestralidad laboral descendió más de un 10 por ciento respecto al año anterior**



Según Celestino Corbacho los datos comparativos interanuales “indican que en términos de índice de incidencia, el cómputo de accidentes totales, ha pasado de 5.819 a 5.220 accidentes para cada 100.000 trabajadores, cifras que a nivel porcentual se traducen en una disminución del 10,3 por ciento”.

Para el ministro, las cifras indican que “estamos reduciendo de forma constante y significativa la siniestralidad laboral y logrando el acer-

camiento a los valores medios de la Unión Europea, tanto en lo que se refiere a los accidentes de trabajo como a las enfermedades profesionales”.

La disminución de la siniestralidad se ha producido en los accidentes leves, graves y mortales, con variaciones interanuales también negativas que caen un 10 por ciento, un 18 por ciento y un 0,4 por ciento, respectivamente.

Celestino Corbacho, refiriéndose a los accidentes registrados por sectores de actividad,





destacó que “el descenso de los accidentes graves en Servicios, Industria y Construcción, reflejan caídas del 13 por ciento, 17 por ciento y 18 por ciento, respectivamente. Además –subrayó– se observa una caída del índice de incidencia en la mayoría de las ramas de actividad y afecta prácticamente a todas las Comunidades Autónomas”.

#### **VALORACIÓN FAVORABLE**

Corbacho tras indicar que “la tendencia es positiva y ello merece una valoración favorable del Gobierno”, insistió en que “la lucha contra la siniestralidad es y debe seguir siendo una prioridad para el Gobierno y la sociedad”.

Según dicho informe los accidentes mortales se producen fundamentalmente por infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas, que suponen el 35,3 por ciento del total. La segunda causa fueron los accidentes de tráfico, con un 18,2 por ciento. Por lugares, la mayor parte de los siniestros mortales, concretamente el 29,2 por ciento, se produjeron en lugares públicos, vías de circulación y medios de transporte.

#### **AVANCE ENERO**

Según el avance reflejado en el Boletín de Estadísticas Laborales, el total de



**“Se observa una caída del índice de incidencia en la mayoría de las ramas de actividad y en las Comunidades Autónomas” (Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)**



accidentes de trabajo registrados en el pasado mes de enero asciende a 132.630, lo que supone un descenso del 22,1 por ciento respecto al mismo mes del año 2008. De ellos, los que trajeron consigo una baja laboral disminuyeron un 35,8 por ciento en el periodo analizado.

Los accidentes leves, producidos en la jornada de trabajo, disminuyeron un 38,1 por ciento, los graves un 39,4 por ciento y los mortales un 41 por ciento.

Por sectores los accidentes mortales descienden un 50 por ciento en el sector Agrario; un 80 por ciento en Industria; un 55 por ciento en Construcción y un 14,8 por ciento en Servicios.

En primer lugar, el número total de accidentes, por Comunidades Autónomas, se sitúa Cataluña, con 8.020, seguida de Madrid, con 7.526 y Andalucía con 7.485.

En el sector de pesca y acuicultura el número total de accidentes registrados durante la jornada laboral fue de 234, de los cuales 225 fueron leves, 8 graves y uno mortal. Los registrados “in itinere”, es decir aquellos que se producen en el traslado al trabajo o en el regreso al domicilio, fueron 5 todos ellos leves. ■



# Fondos para **ACOGIDA** **E INTEGRACIÓN** de inmigrantes

*El Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, ha aprobado la distribución de 141 millones de euros para dotar el Fondo de Apoyo a la Acogida e Integración de inmigrantes y el refuerzo educativo de los mismos.*

El Ministerio de Trabajo e Inmigración, a través de la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración, distribuirá este Fondo entre comunidades autónomas y ayuntamientos. Estas administraciones podrán llevar a cabo proyectos sociales relacionados con la integración y refuerzo educativo de los inmigrantes

El Fondo se constituye como un instrumento eficaz para establecer un modelo de cooperación entre las distintas administraciones públicas. Fue creado en el año 2005 y su principal objetivo es potenciar las políticas públicas en estos ámbitos de actuación en base a la cooperación entre autonomías y corporaciones locales.

De los 141 millones de euros aprobados, 75,3



millones de euros se destinarán a la partida de Acogida e Integración, 61,6 a refuerzo educativo y 4 millones de euros a la atención a menores extranjeros no acompañados desplazados desde Canarias.

La propuesta formulada es el resultado del marco de cooperación para la gestión del citado fondo, examinada en la Conferencia Sectorial de Inmigración celebrada el pasado 10 de febrero, de la que forman parte La Administración del Estado y representantes de los comunidades autónomas y ayuntamientos.

### **CRITERIOS DE DISTRIBUCIÓN**

En la partida destinada a acogida e integración (75,3 millones), se establece una asignación básica para cada autonomía, en aplicación de un criterio de solidaridad con el fin de que las autonomías en las que haya una presencia menor de inmigrantes cuenten siempre con una aportación estable del 10 por ciento. Además se aplica una partida denominada "situaciones especiales" que responde a la mayor presión migratoria de entrada que soportan las comunidades autónomas como Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, Comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid, Región de Murcia y las ciudades de Ceuta y Melilla (25 por ciento). La cantidad restante se asigna también de manera ponderada en función de la población extranjera extracomunitaria empadronada por autonomía (30 por ciento); el número de trabajadores procedentes de países no integrados en la Unión Europea afiliados a la Seguridad Social y al Régimen Especial Agrario.

La partida para el refuerzo educativo se asigna en función del número total de alumnos extracomunitarios escolarizados en enseñanza no universitaria así como los de países castellano-hablantes por cada comunidad autónoma.

Por otra parte los recursos del fondo permiten desarrollar actuaciones que benefician tanto a personas inmigrantes como autóctonas, en base a principios de igualdad de trato y no discriminación, promoviendo el acceso de la población inmigrante a los servicios públicos de carácter general, apoyando la acogida, refuerzo educativo y educación cívica.

Según lo aprobado por la Conferencia Sectorial, 4 millones de euros se asignarán en función del número de plazas de acogida ocupadas por los menores que permanezcan en el sistema de



## **El Gobierno destina 141 millones de euros a las comunidades autónomas y ayuntamientos para acogida e integración de inmigrantes**

**Para programas de refuerzo educativo y atención de menores se ha aprobado una partida de 65 millones de euros**

protección de cada comunidad autónoma participante en el "Programa Especial para la atención de menores extranjeros no acompañados desplazados desde Canarias.

El ministro Celestino Corbacho, en declaraciones a la agencia Efe, se mostró convencido de que "cuando la gente vaya conociendo el texto definitivo de la nueva ley, llegará a la conclusión de que no es restrictiva, sino de ordenación" y de la que "las propias organizaciones de inmigrantes van a estar de acuerdo en que es una buena ley, que no recorta derechos sino que los amplía".

### **INMIGRANTES CON DISCAPACIDAD**

Un estudio sobre los inmigrantes con discapacidad en España reconoce que existen elevados niveles de integración, aunque está relacionada con la edad, el nivel de estudios y la residencia del individuo. Este estudio constituye un primer acercamiento a la situación de este colectivo, que supone aproximadamente el 5 por ciento de la población inmigrante y que se estima ronda las 225.000 personas. ■



Los miembros del jurado junto a su presidenta, M<sup>a</sup> Luisa Cercedo Roces, que preside además la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los servicios

Por su buen hacer en los Cursos de Formación Marítima

# EL ISM, FINALISTA del Premio Ciudadanía del MAP

***El Instituto Social de la Marina ha resultado finalista del Premio Ciudadanía a las Buenas Prácticas en los Servicios Públicos 2008. El pasado 21 de abril Miren Ibargutxi Álvarez, jefa del Departamento de Sanidad Marítima de Bamio, defendió en la sede del INAP en Madrid el sistema de Gestión de la Calidad de la Formación para el ejercicio de las profesiones marítimas que imparte el ISM según la Norma UNE-EN ISO 9001:2000***

El Real Decreto 951/2005, de 29 de julio, establece el marco para la mejora de la calidad en la Administración General del Estado, creando los Premios a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública, destinados a reconocer y galardonar a las organizaciones, entidades y organismos públicos en la excelencia de su rendimiento; la innovación en la gestión de la información, el conocimiento y las tecnologías así como la calidad e impacto de las iniciativas de mejora implantadas.

El Premio a la Excelencia en la Gestión Pública reconoce a los organismos de cualquier Administración Pública española que se hayan distinguido en la excelencia de su rendimiento global en comparación a modelos de referencia internacionales. Este premio no tiene dotación económica. Al organismo premiado se le hace entrega de una placa y un diploma acreditativo.

El Premio Ciudadanía a las Buenas Prácticas en los Servicios Públicos – al que es candidato el ISM en la convocatoria del 2008- reconoce las prácticas de buena gestión con impacto directo en los ciudadanos y usuarios de los servicios públicos. Se consideran “Buenas prácticas” aquellas cuyos resultados ofrecen una mayor calidad en los servicios dirigidos a los ciudadanos. Al igual que sucede con el Premio a la Excelencia, tampoco éste está dotado económicamente. Al organismo ganador se le hace entrega de una placa y un diploma acreditativo. Puede haber hasta tres accésits o quedar el premio desierto.

En ambos casos, las organizaciones premiadas pueden darlo a conocer durante un período de tres años en todas las publicaciones y material impreso que editen, así como en sus páginas web y anunciarlo indefinidamente en sus instalaciones. Como ganadoras, estas organizaciones tendrán preferencia para que sus trabajadores participen en cursos, conferencias o jornadas que, en materia de calidad, organicen el Ministerio de la Presidencia y la AEVAL. Al





La ponente del ISM, tercera por la derecha, junto al resto de candidatos.

mismo tiempo, el personal que haya participado en las acciones que han llevado a la obtención del galardón, será recompensado económicamente en su productividad.

### **CALIDAD EN LA FORMACIÓN**

Miren Ibargutxi Álvarez, jefa del Departamento de Sanidad Marítima de Bamio, defendió ante un jurado la candidatura del Instituto Social de la Marina al Premio Ciudadanía a las Buenas Prácticas por la calidad en la gestión de las acciones formativas dirigidas a la gente del mar.

En la memoria presentada se explica que el ISM utiliza para impartir sus cursos y módulos formativos los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina; las aulas existentes en las Direcciones Provinciales y aulas móviles especialmente adaptadas.

El Sistema de Gestión de la Calidad se crea mediante la implantación de la norma UNE-EN ISO 9001:2000 que garantiza que la formación que imparte el ISM está homologada por la Dirección General de la Marina Mercante, en concordancia con las normas nacionales e internacionales; por lo que las personas que realizan nuestros cursos están plenamente cualificados para desarrollarlos profesionalmente en el ámbito marítimo.

Desde el año 2007 se ha establecido un Plan Único de Formación que se difunde a través de folletos y en la página web de la Seguridad Social, lo cual acerca la formación a los ciudadanos a través de las nuevas tecnologías.

Los grandes grupos de materias a los que el ISM da prioridad se refieren a la seguridad de la vida en el mar; la salud en el trabajo marítimo;

**La Administración General del Estado premia a las organizaciones que desarrollen las mejores prácticas en el servicio a los ciudadanos**

**Los cursos de formación del ISM gozan de gran prestigio entre los profesionales del sector**

la seguridad ocupacional en el buque; la prevención y lucha contra la contaminación y el medio ambiente marino; las tecnologías del buque; el frío y la climatización; la electricidad y la electrónica; el mantenimiento y las máquinas; las tecnologías de la información y la titulación profesional.

La elaboración, implantación y evaluación del Sistema de Gestión de Calidad ha sido complejo, al intentarse un modelo único en todo el organismo. En marzo de 2006 la empresa AENOR realizó una auditoría independiente que lo acreditó ante la Dirección General de la Marina Mercante.

Desde entonces, la calidad se ha convertido en un objetivo estratégico del Instituto, implantándose paulatinamente en otras áreas. El subdirector general de Acción Social, José María Pérez Toribio, defiende esta política de calidad, asegurando que sea entendida y aplicada por todos los responsables, tanto de las acciones formativas que se llevan a cabo en el ISM como de las que se desarrollan en el área de Sanidad Marítima.

Para lograrlo, existe un plan de comunicación interna y motivación hacia la calidad en la gestión cuyo funcionamiento se revisa periódicamente a través de auditorías internas dirigidas a mejorar y actualizar su eficacia.

Pero además, el sistema está abierto a la participación de todos los que quieran expresar críticas o sugerencias para llevar a cabo acciones correctivas, preventivas o de mejora.

Los responsables de calidad fijan sus objetivos periódicamente y comprueban que éstos se cumplen. Para ello, utilizan los métodos más



Julio Palomar

De izquierda a derecha Alberto Vicente, Pilar López-Riobóo, directora general del ISM, José Mª Pérez Toribio y Enrique Gutiérrez.

apropiados en cada caso, teniendo en cuenta la naturaleza y duración de los programas.

En lo que se refiere a la gestión debe garantizarse la equidad de género para que, tanto hombres como mujeres, accedan en igualdad de condiciones a los cursos y la incorporación de medidas de discriminación positiva para favorecer dicha equidad en la estructura de las plantillas, tanto respecto al profesorado como al alumnado.

Desde su creación, el Sistema de Gestión de Calidad de la Formación ha sido concebido como un elemento aglutinador y difusor de las mejores prácticas desarrolladas en cada Dirección Provincial. Además, se quiere aplicarlo a otras áreas dentro del organismo, como en los servicios de Sanidad Marítima o de administración y gestión del personal, lo que redundará sin ninguna duda en la mejora de la organización y del servicio que presta a los ciudadanos.

## RECONOCIMIENTOS

La mejora en el servicio no sería posible sin conocer el grado de satisfacción que los usuarios tienen respecto a las prestaciones recibidas. Así, en cada unidad provincial y local y en la sede central del ISM en Madrid tienen a su disposición formularios donde pueden expresar sus quejas, sugerencias y opiniones. También se realizan encuestas periódicas a los usuarios de servicios.

En este sentido, entre los años 2001 y 2004, el Instituto Social de la Marina llevó a cabo una



Miren Ibargutxi Álvarez, jefa del Departamento de Sanidad Marítima de Bamio, defendió la candidatura del ISM al Premio Ciudadanía a las Buenas Prácticas

Julio Palomar

encuesta para conocer las demandas de los ciudadanos y adaptar sus procesos de gestión a las necesidades que planteaban. De las respuestas obtenidas, se concluyó que la mayoría de las personas que contestaron al cuestionario se acercaron a las instalaciones del ISM para hacerse el reconocimiento previo a embarque (48,52% de los encuestados), seguidos de los que realizaban gestiones por desempleo (3,38%) o tramitaban pensiones (9,46%)

En cuanto a la valoración global del servicio recibido, un 32,68% de las personas que contestaron al cuestionario dieron la más alta puntuación; un 28,66% hicieron una buena valoración; un 21,86% una valoración media; un 2,45% dieron una mala puntuación y un 0,87% indicaron la peor puntuación. Por otra parte, no contestaron el 13,48% de los usuarios preguntados.

Éstos son algunos de los métodos que la Administración General del Estado tiene para mejorar la calidad de los servicios públicos que presta ya que proporcionan una magnífica información para la toma de decisiones adecuadas.

Existen además programas de evaluación de la calidad que se articulan en dos niveles. Por un lado, la autoevaluación –por el que las organizaciones realizan un autodiagnóstico integral utilizando el Modelo Europeo de Excelencia (EFQM) y, por otro, la evaluación externa –que realiza la inspección departamental, utilizando el modelo de Evaluación, Aprendizaje y

## El Sistema de Gestión de la Calidad alcanzará, poco a poco, a todas las áreas del Instituto Social de la Marina





Ana Díaz

El ISM cuenta con dos Centros Nacionales de formación Marítima. En la imagen el de Isla Cristina, en Huelva.

Mejora (EVAM) previsto para unidades administrativas que, debido a su desarrollo operativo, necesitan una evaluación previa al modelo EFQM.

Hasta el momento, las Direcciones Provinciales que en el proceso de autoevaluación EFQM han obtenido el sello de excelencia, para el que se necesitan más de 200 puntos están A Coruña (lo obtuvo el 6 de octubre de 2006) y las de Gijón y Vigo (lo tuvieron el 16 de octubre de 2007). Además, en concepto de productividad la Secretaría General para la Administración Pública les concedió 15.000, 25.000 y 40.000 euros, respectivamente.

Por su parte, en el proceso de evaluación EVAM, las Direcciones Provinciales que han obtenido el sello de excelencia son las de Valencia (lo obtuvo el 17 de diciembre de 2008) y la de Guipúzcoa (lo consiguió el 24 de febrero de 2009).

### ACTIVIDADES PREVISTAS

El Equipo de Calidad del Instituto Social de la Marina está compuesto por un presidente, 11 vocales y un secretario cuya misión es impulsar y coordinar los proyectos de mejora y calidad del servicio que presta el organismo a los ciudadanos y beneficiarios del Régimen Especial del Mar. El Equipo de Calidad se reúne cada tres meses y siempre que lo considere necesario su presidente. En la reunión que se celebra a finales de cada año se revisan los proyectos de mejora que se están llevando a cabo en la entidad, comprobándose que todas las acciones se realizan coordinadamente.

Entre las actividades que están previstas que se realicen a lo largo de este año y que el Comi-

té de Calidad tratará en su próxima reunión destacan la actualización de las Cartas de Servicios y de los cuestionarios de evaluación.

Por otra parte, se impulsará la realización de segundas evaluaciones en aquellas Direcciones provinciales en las que haya transcurrido ya un tiempo suficiente desde la realización de la primera.

Además, se impulsará el seguimiento de las acciones de mejora implantadas y la implantación de nuevas acciones de mejora, dentro de cuyo contexto, se contempla la celebración de las III Jornadas de implantación de mejoras en el Instituto Social de la Marina, prevista para después del verano. En otro orden de cosas, se está a la espera de que la AEVAL resuelva las solicitudes de reconocimiento del sello EVAM al que aspiran las Direcciones Provinciales de Tarragona, Baleares y Málaga, y las del sello de excelencia EFQM al que aspiran Las Palmas, Huelva y Barcelona.

Finalmente, se contempla la celebración de las III Jornadas de implantación de mejoras en el Instituto Social de la Marina, e impulsar la constitución de Comités Provinciales de Calidad, al amparo de la Resolución de la Dirección General del 18 de diciembre de 2008. ■

ANA DÍAZ

## RECONOCIMIENTOS EN MATERIA DE EVALUACIÓN DE LA CALIDAD EN EL ISM

### Autoevaluación E.F.Q.M

#### Dirección Provincial de A Coruña (6 de octubre de 2006)

- Sello de Excelencia: Nivel 200-299 puntos  
Órgano competente: Dirección General de Inspección, Evaluación y Calidad de los Servicios del MAP
- Productividad: 15.000 euros  
Órgano competente: Secretaría General para la Administración Pública

#### Direcciones Provinciales de Gijón y Vigo (16 de octubre de 2007)

- Sello de Excelencia: Nivel 200-299 puntos  
Órgano competente: Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y Calidad de los Servicios (AEVAL)
- Productividad: 25.000 euros y 40.000 euros, respectivamente  
Órgano competente: Secretaría General para la Administración Pública

### Evaluación E.V.A.M.

#### Dirección Provincial de Valencia (17 de diciembre 2008)

- Sello de Excelencia: Nivel 200-299 puntos  
Órgano competente: Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y Calidad de los Servicios (AEVAL)

#### Dirección Provincial de Guipúzcoa (24 de febrero de 2009)

- Sello de Excelencia: Nivel 200-299 puntos  
Órgano competente: Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y Calidad de los Servicios (AEVAL)

# Cambios en los BOTIQUINES A BORDO



**La Orden PRE/568/2009, de 5 de marzo, publicada en el BOE del 11 del mismo mes a instancias del Instituto Social de la Marina y de los Ministerios de Trabajo e Inmigración y de Sanidad y Consumo, modifica el contenido de los botiquines que deben llevarse a bordo de los buques. Esta actualización no sólo no conlleva un aumento del gasto en la adquisición o reposición de medicamentos o material de examen médico sino que además puede suponer un ahorro significativo, especialmente en el caso del botiquín tipo C; el más utilizado por la flota pesquera de nuestro país.**

Los botiquines que llevan los barcos se clasifican según el tipo de embarcación y la distancia a la que habitualmente faenan. Así, los buques que se dedican a la pesca en un área sin limitación de zona geográfica deben estar provistos de un botiquín tipo A. Aquéllos que pescan en zonas situadas entre las 12 y 150 millas náuticas del puerto más cercano llevan a bordo un botiquín del tipo B y los que navegan en aguas interiores, en zonas situadas a menos de 12 millas náuticas de la costa o que no tienen un puente de mando disponen de un botiquín del tipo C. Por otra parte, los botes salvavidas y las balsas de salvamento marítimo también deben contar con unos fármacos en su interior.

**La medida puede suponer un ahorro importante sobre todo en los botiquines que llevan los barcos de bajura**

Además, los barcos deben llevar una serie de documentos relacionados con el botiquín: el Libro de Registro de la Administración de Fármacos a bordo, donde se anotan todas y cada una de las dosis de medicamentos suministradas a los tripulantes, así como los datos del paciente y de la persona que administra el medicamento; el Libro de Revisión del Botiquín, donde la autoridad competente anota las anomalías que puede haber y las observaciones que se hagan en cada revisión, y el Libro de Revisión de Antídotos, en los barcos que transportan sustancias peligrosas, donde se anotan las mismas y la dotación mínima de antídotos.

Estas obligaciones están reguladas en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, que establece las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. La norma, además de definir el botiquín, los fármacos, el material sanitario y la estructura que debe tener el soporte donde se almacenan y mantienen los medicamentos en los buques, crea la Comisión Técnica de Actualización del Contenido de los Botiquines.

Esta Comisión la integran vocales médicos nombrados por la Dirección General del Instituto Social de la Marina y por las Direcciones Generales de Salud Pública y Sanidad Exterior así como de Farmacia y Productos Sanitarios del Ministerio de Sanidad y Consumo. También forman parte de ella, vocales designados por los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. La misión de este órgano no es otra que la de evaluar y mantener al día el contenido de los botiquines que van a bordo de los buques.

Teniendo en cuenta la opinión de los inspectores de Sanidad Marítima, encargados de revisar los botiquines a bordo; el criterio de los facultativos del Centro Radio Médico, que son los principales interlocutores de los pescadores cuando necesitan atención médica; el juicio del personal del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, expertos en el manejo de antídotos y las demandas expresadas por los colectivos afectados: las cofradías de pescadores y las navieras, la Comisión ha acordado



do hacer algunas modificaciones en el contenido de los botiquines A, B y C, en el botiquín de antidotos y en los libros de revisión de los mismos. Estas modificaciones aparecen recogidas en la Orden PRE/568/2009 del 5 de marzo, publicada en el BOE del 11 del mismo mes.

La razón de los cambios obedece al hecho de que no ha quedado demostrada la eficacia de algunos medicamentos –considerados hasta ahora imprescindibles a bordo de los barcos– o se ha considerado que existen principios activos, de acción similar, que los hacen innecesarios.

También se han sustituido fármacos por otros de mayor efectividad y con me-

nos efectos secundarios para los enfermos o que son más fáciles de utilizar por los responsables sanitarios que están en los barcos. Se ha actualizado la denominación del material e instrumental de examen médico y algunas de las indicaciones de los medicamentos.

Las actualizaciones en el contenido de los botiquines no sólo no conllevan un aumento en el gasto en la adquisición o reposición de los medicamentos e instrumental sanitario que deben llevar los barcos, ya que lo que se pretende es que las adquisiciones o reposiciones se hagan de manera paulatina, sino que además se produce un ahorro, al retirarse más de una docena de medicamentos entre todos los tipos de botiquines. Este ahorro es más significativo en la flota de bajura.

### **CONTENIDO DE LOS BOTIQUINES**

Los botiquines de los tipos A y B deben llevar los medicamentos clasificados en quince cajones de la siguiente manera:

**Cajón 1** - Aparato cardiovascular y antiemorrágicos

**Cajón 2** – Aparato digestivo

**Cajón 3** – Analgésicos, antipiréticos, antiinflamatorios y espasmolíticos

**Cajón 4** – Sistema nervioso



**Se han retirado medicamentos y sustituido por otros de igual efectividad pero con menos efectos secundarios**

- Cajón 5** – Antialérgicos y antianafilácticos
- Cajón 6** – Aparato respiratorio
- Cajón 7** – Ojos, oídos, boca y garganta
- Cajón 8** – Antibióticos y antiinfecciosos
- Cajón 9** – Anestésicos locales
- Cajón 10** – Uso dermatológico
- Cajón 11** – Material de examen médico y control de utilización del botiquín
- Cajón 12** – Instrumental médico y material de inyección y sutura
- Cajón 13** – Rehidratación, aporte calórico, suero y vitaminas
- Cajón 14** – Antisépticos y material de cura
- Cajón 15** – Férulas y otro material médico general

Y, fuera de los cajones, otro tipo de material como puede ser maletín con equipo de reanimación, aparato de oxigenoterapia, aspirador mecánico para desobstrucción de las vías respiratorias superiores o material para la higiene y desinfección del barco.

Los botiquines del tipo C y aquéllos que van en los botes salvavidas estarán compuestos de medicamentos antianginosos, antihemorrágicos, antiulcerosos y antiácidos, antiemético, antidiarreico, analgésicos, antipiréticos, antiinflamatorios, anticinetósicos, glucocorticoide, antisépticos, pomadas antiinflamatorias y analgésicas y material médico como vendas, apósitos, jeringuillas, mantas para quemados y supervivientes termoaislantes y termómetros, entre otras cosas.

Las balsas de salvamento deben llevar medicamentos antianginosos, antihemorrágicos, antitéticos, antidiarreicos, analgésicos, antipiréticos, antiinflamatorios, anticinetósicos y antisépticos así como material sanitario como guantes de látex, compresas de gasas, esparadrapo, algodón, mantas termoaislantes, etc...

Finalmente, los buques que transportan sustancias peligrosas deben contar con antidotos generales: obligatorios en todos los buques, independientemente del tipo de sustancias que lleven y antidotos específicos, adecuadas a la sustancia concreta que transporten.

Como viene sucediendo todos los años, el Instituto Social de la Marina financia en parte la dotación de los botiquines. Pronto saldrán publicadas las subvenciones para la dotación de botiquines correspondientes al año 2008. Estas ayudas económicas se dirigen a los propietarios de embarcaciones, debidamente acreditadas y abanderadas en España, que se dediquen a la navegación marítima y a la pesca. Quedan excluidas de estas ayudas las embarcaciones que naveguen por ríos, los buques de guerra, las embarcaciones de recreo para fines no comerciales que no dispongan de tripulación profesional y los remolcadores de los puertos. ■

**ANA DÍAZ**

## El ISM modifica el sistema de datos sanitarios (SANIMAR)

*El Instituto Social de la Marina está modificando la aplicación informática SANIMAR, que es la que utiliza el servicio de Sanidad Marítima del organismo y en donde se recogen los datos de las atenciones sanitarias que reciben los trabajadores del mar. Las modificaciones, que se realizarán en varias fases, tienen como objeto adaptar este fichero de datos a la normativa legal vigente, al tiempo que se dota al sistema de mayor seguridad y confidencialidad para los usuarios.*



# Mejora la **ATENCIÓN MÉDICA** a los trabajadores del mar

El personal sanitario del Instituto Social de la Marina utiliza desde los años 80 la aplicación informática SANIMAR con la que accede a los datos clínicos de los trabajadores del mar recogidos, tanto en las consultas que tienen lugar en los centros médicos o en los buques-hospital del organismo como en los reconocimientos previos al embarque, obligatorios por ley.

A lo largo de este tiempo, la aplicación ha sufrido cambios para adaptarse a las nuevas normas que han ido aprobándose como la Orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, de 27 de julio de 1994, y la Orden de 19 de mayo de 1995 que regulan los ficheros de datos personales del citado departamento ministerial; la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de

**A la información sólo accederá quien esté autorizado y para el uso que le esté permitido**



protección de Datos de Carácter Personal y el Reglamento que lo desarrolla; el Real Decreto 994/1999, de 11 de junio, sobre medidas de seguridad de los ficheros automatizados que contengan datos de carácter personal; el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se reglan los reconocimientos médicos de embarque marítimo; la Ley 41/2002, de 14 de noviembre, de Autonomía del Paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica o la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales

El fichero SANIMAR contiene los datos de carácter identificativo, de características personales y de salud, recabados por los Servicios de Sanidad Marítima y Prestaciones Sanitarias del Instituto Social de la Marina, con consentimiento expreso del usuario. Se trata del historial clínico de cada trabajador del mar en el que consta la información médica obtenida en los reconocimientos médicos de embarque marítimo, en las asistencias del Centro Radiomédico, en



las consultas ambulatorias realizadas por los buques sanitarios del ISM y los centros asistenciales en el extranjero, en las repatriaciones por enfermedad o accidente.

Al ser un archivo de datos sanitarios está clasificado como de "alto nivel de seguridad". Por ello, sólo pueden acceder al mismo personas que, por razón del cargo que ocupan o la actividad que realizan, están expresamente autorizadas para hacerlo. Además, estas personas deben ser conscientes de que el acceso a una información reservada de este tipo, les obliga a no hacerla pública.

El Instituto Social de la Marina, consciente de las características del colectivo al que sirve, ha venido introduciendo mejoras para facilitar el trabajo al personal sanitario y prestar una atención médica de mayor calidad, especialmente porque la misma se realiza frecuentemente en distintos lugares y habitualmente lejos de casa, cuando están embarcados.

Entre las novedades destacan la incorporación de "alertas médicas" (nada más introducir el facultativo el nombre y el DNI del paciente, lo primero que sale en el ordenador es lo más relevante de su estado de salud; por ejemplo, si es alérgico a algún medicamento) o las consultas de parámetros sanitarios básicos (como la evolución de su tensión arterial, su analítica, su peso...)

### **NUEVOS DOCUMENTOS**

Las nuevas modificaciones incorporan el procedimiento de reconocimiento desde la cita previa al certificado de aptitud, generando tres documentos diferentes: la cita previa, el certificado de aptitud y el informe médico. Además, se han codificado los procesos sanitarios según la lista CIE-10 (Clasificación Internacional de Estadísticas de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud), de la Organización



## **El nuevo sistema incorpora el procedimiento desde la cita previa al certificado de aptitud para el embarque**

Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS)

El nuevo certificado de aptitud para poder embarcar ofrece mayor confidencialidad para el trabajador y no es discriminatorio. Anteriormente, en la libreta marítima estaban consignados los resultados de los reconocimientos previos al embarque. Si en algún momento, el trabajador no había sido apto, quedaba en la libreta constancia de ello. Ahora no puede suceder así, ya que al trabajador se le da el certificado de aptitud en papel. Pero no es un papel ordinario sino uno certificado, elaborado por la Real Fábrica de Moneda y Timbre, con códigos de seguridad para que no pueda ser falsificado. Por otra parte, el trabajador recibe un informe médico donde se detalla su estado de salud.

En fases posteriores se harán modificaciones en el resto de módulos sanitarios: las consultas que se realizan en el centro radiomédico, las asistencias –tanto ambulatorias como hospitalarias– y consultas que se llevan a cabo en los buques-hospital del ISM "Juan de la Cosa" y "Esperanza del Mar" y los centros asistenciales en el extranjero.

Se trata de que toda la información referida a la salud de los trabajadores del mar esté informatizada y archivada en un soporte digital, desapareciendo las historias clínicas en papel. Esto conlleva numerosas ventajas: ofrece una mejor organización y mayor orden; controla el acceso a los datos; minimiza los errores; facilita el control de la calidad asistencial, la selección de datos y la explotación estadística, al tiempo que aumenta la confidencialidad y la seguridad y mejora la gestión. ■

**ANA DÍAZ**

### **VENTAJAS HISTORIA DE SALUD ELECTRÓNICA**

HISTORIA CLÍNICA PAPEL	HISTORIA DE SALUD ELECTRÓNICA
Desorden y desorganización	Orden y organización
Falta de uniformidad	Uniformidad
Información fragmentada	Unidad de información
Ilegibilidad	Legibilidad
Alterabilidad	Inalterabilidad
Dudosa confidencialidad	Control de accesos
Cuestionable disponibilidad	Accesibilidad. Acceso a distancia y multiuso
Errores archivo	Minimización del error
Deterioro del soporte	Garantía del soporte
Almacenamiento	Otro soporte
Difícil selección de datos	Fácil selección de datos
Difícil control de calidad asistencial	Facilita el control de la calidad asistencial
Difícil explotación estadística	Permite la explotación estadística

Primera Asamblea General de la PTEPA

# El sector apuesta por LA INVESTIGACIÓN Y EL DESARROLLO

Ana Díaz



Juan Manuel Liria, Presidente de la PTEPA durante la asamblea general

**La Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA) celebró el pasado 15 de abril su primera asamblea general. El acto, que reunió a expertos, profesionales y representantes de los sectores pesquero y acuícola españoles, sirvió para exponer los trabajos realizados por la Plataforma desde su creación, a finales del 2007, y conocer las propuestas de los distintos Grupos de Trabajo que la integran para este año. Además, se presentó el "Catálogo Tecnológico de la Pesca y la Acuicultura" que viene a ser una amplia "base de datos" que recoge toda la información sobre I+D+i en la pesca, la acuicultura, la transformación y la comercialización de sus productos.**

La Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA) surge con el apoyo de la Administración con el objetivo de agrupar a todas las partes interesadas del sector pesquero y acuícola nacional y establecer las prioridades tec-



nológicas y de investigación necesarias a medio y largo plazo, al tiempo que coordina las inversiones en I+D, permitiendo la participación española en el VII Programa Marco de la Unión Europea. Esto traerá a nuestras empresas un gran beneficio, al colocarlas en una posición de liderazgo competitivo.

La celebración de esta primera asamblea general en la sede del CDTI (Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial), dependiente del Ministerio de Ciencia y Tecnología, y la presencia en el acto de clausura del director general de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias, en representación de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, no hace más que confirmar este apoyo.

Durante su intervención, Ignacio Gandarias señaló que la Plataforma es un punto de encuentro entre ciencia-tecnología y empresas y, por tanto, es esencial para la mejora de la competitividad de nuestro tejido empresarial al poner en marcha acciones y actuaciones de I+D+i en el sector pesquero y acuícola.

Hoy por hoy nadie duda de que la innovación da ventaja y que, en momentos de crisis como el que vivimos, ésta se convierte en un elemento básico no sólo para salir del mismo sino también para hacerlo con más fuerza. Y en este camino es necesario que la industria confíe en la investigación que la comunidad científica lleva a cabo. Es vital esforzarse para facilitar ese encuentro y mutuo entendimiento.

## **LÍNEAS DE TRABAJO**

A lo largo de la Jornada, se expusieron los logros alcanzados por la PTEPA en su primer año de vida y los objetivos que los distintos Grupos





El director general de Ordenación Pesquera del MARM, Ignacio Gandarias, fue el encargado de clausurar la jornada.

de Trabajo Técnico quieren desarrollar para este año. Queda dotar a la Plataforma de una personalidad jurídica propia.

La PTEPA se ha constituido en este primer año de vida como un foro dinámico de trabajo en el que participan todos los agentes involucrados en el sector pesquero y acuícola español, convirtiéndose también en un foro de intercambio de información, al mantener contactos con otras Plataformas Tecnológicas y promover las relaciones estratégicas, científicas y tecnológicas entre sus miembros (en la actualidad más de 300 expertos y 136 entidades), lo que significa el germen para la promoción y generación de proyectos que favorezcan el desarrollo tecnológico y científico del sector y su competitividad.

A lo largo del presente año, los distintos Grupos de Trabajo Técnico desarrollarán actividades de coordinación y difusión con otras Plataformas en relación con la gestión y evaluación de los recursos vivos marinos; la acuicultura; las tecnologías pesqueras y su impacto medioambiental; la transformación de productos, incluyendo aspectos de calidad, trazabilidad y seguridad alimentaria y la comercialización de los mismos, resaltando los aspectos de la distribución, el marketing o las tecnologías de la información.

**Las entidades que participan en la Plataforma promueven la innovación tecnológica en el sector pesquero español**

**La PTEPA plantea una estrategia nacional de I+D+i para situar a nuestras empresas en una posición competitiva**

### **EL FUTURO PASA POR AQUÍ**

Pertenecer a la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura significa tener la posibilidad de darse a conocer. Pero además, permite acceder a valiosa información sobre las necesidades del sector, las soluciones que ofrecen los investigadores y el avance de la tecnología en pesca y acuicultura.

La Plataforma ayuda en la toma de decisiones y a innovar, al tiempo que asesora sobre la posible financiación de proyectos de I+D+i en el sector, dirigiendo a los interesados a programas y planes de ayuda, tanto nacionales como internacionales.

Sin lugar a dudas, el futuro pasa por aquí. La Comisión Europea quiere tratar con un sólo interlocutor a la hora de financiar proyectos de I+D+i a través del VII Programa Marco y la Plataforma es el interlocutor ideal al aunar tanto a la pesca extractiva como a la acuicultura y a la transformación y la comercialización; a la industria y a los centros de investigación. Quien quiera "seguir siendo" no tiene otro remedio que subirse al tren de las Plataformas Tecnológicas que, en el caso del sector pesquero y acuícola, representa la PTEPA.

Quien desee participar en la misma o recibir información adicional puede hacerlo consultando su página web, en la dirección [www.ptepa.org](http://www.ptepa.org), indicando el Grupo de Trabajo en el que desea participar. ■

**ANA DÍAZ**

**La acuicultura en la Unión Europea tiene una posición de liderazgo en investigación y desarrollo. Sin embargo, este nivel de excelencia no se refleja en la producción, que se ha visto estancada en los últimos años en comparación con el crecimiento que ha tenido en otros continentes. Para hacer frente a esta situación y a los problemas que afectan al sector como pueden ser un mercado de producción de alimentos más competitivo; una mayor concienciación pública sobre la necesidad de proteger el medio ambiente y el bienestar de los animales y una mayor regulación a la hora de conceder licencias de explotación, la Comisión ha elaborado un informe con el que pretende dar un nuevo enfoque e impulso al sector.**



# Bruselas impulsa la ACUICULTURA europea

Dentro de la producción mundial de alimentos, la acuicultura es uno de los sectores que más ha crecido y que cuenta con mayores perspectivas de expansión en el futuro. Representa una tercera parte de la producción mundial de pescado y marisco, aportando cerca de la mitad del pescado que se consume en el mundo. Según los expertos, estas cifras podrían aumentar en los próximos años.

En la Unión Europea, la actividad acuícola desempeña un papel muy importante, similar al que representa la industria extractiva, pues suministra pescado y marisco al mercado y contribuye a reducir el desequilibrio comunitario en las importaciones y exportaciones de productos pesqueros. Además, crea empleo en zonas donde, por lo general, no se dan otras industrias y aporta a los consumidores unos productos de calidad, complementarios a los obtenidos en la pesca extractiva.

La acuicultura europea produce cada año un

total de 1,3 millones de toneladas de productos pesqueros, por valor de 3.000 millones de euros. Emplea a unos 80.000 trabajadores, de los que aproximadamente 57.000 lo hacen a tiempo completo.

En algunos Estados miembros existe una larga tradición en la cría de peces y mariscos; lo que explica la amplia variedad de agentes presentes en el sector (desde pequeñas empresas artesanales a grandes multinacionales a gran escala). En términos de volumen, existen cuatro especies dominantes: trucha, salmón, mejillón y ostra. Sin embargo, gracias al mayor conocimiento y a los avances tecnológicos, la acuicultura se ha abierto a otras especies como son la dorada, la lubina o el rodaballo y en el futuro serán muchas más las especies producidas en piscifactorías. En la actualidad, en España se está investigando sobre la producción de pulpo y merluza.

## **PROPUESTAS DE LA COMISIÓN**

El Comisario de Pesca y Asuntos Marítimos, Joe Borg, ha manifestado recientemente que “la acuicultura tiene por delante un brillante porvenir, al ofrecer a los consumidores productos de gran calidad. Sin embargo ha matizado que- estamos lejos de aprovechar plenamente su potencial; por lo que es hora de reconocer su peso y facilitar al sector las condiciones para desarrollarse”.

En este sentido, el pasado 8 de abril, la Comisión propuso una serie de medidas para impulsar el desarrollo de la acuicultura comunitaria con el objetivo de propiciar la expansión de la actividad piscícola, fomentando su competi-



*El Comisario de pesca y Asuntos Marítimos, Joe Borg, quiere impulsar la acuicultura en Europa.*



tividad, respetando el medio ambiente y mejorando la imagen del sector.

La Comisión analizó las causas del estancamiento de la producción acuícola comunitaria, dando respuestas para mejorar la competitividad, la sostenibilidad y la gobernanza del sector.

Para que la acuicultura europea sea más competitiva, la Comisión considera que hay que apoyar de manera continua la investigación y el desarrollo tecnológico; facilitar una mejor ordenación del territorio en las zonas costeras y cuencas fluviales y tener en cuenta las necesidades específicas del sector dentro de la política de pesca comunitaria.

Por otra parte, la acuicultura seguirá siendo sostenible en la medida que continúe empleando métodos de producción respetuosos con el medio ambiente, manteniendo normas rigurosas en materia de salud y bienestar de los animales y garantizando un alto nivel de protección a los consumidores.

Según la Comisión, la imagen del sector mejorará cuando se de un entorno favorable para el desarrollo de sus empresas, tanto a escala local como nacional. Por ello, quiere proporcionar a los Estados miembros y a las autoridades regionales directrices para ayudar a que el sector desarrolle todo su potencial.

El crecimiento de la acuicultura comunitaria pasa por tres ejes: la creación de puestos de trabajo, especialmente en las zonas dependientes de la pesca; la producción de alimentos de gran calidad obtenidos bajo normas exigentes en materia de sanidad y bienestar animal y, en tercer lugar, el fomento de una industria respetuosa con el medio ambiente.

## **ESTADÍSTICAS**

El desarrollo del sector ha propiciado que Bruselas cambie la legislación y las normas existentes a la hora de obtener datos sobre la producción acuícola de los Estados miembros.

Hasta hace prácticamente un año, la legislación obligaba a los países a presentar anualmente a la Comisión los datos sobre su producción. En la actualidad es necesario contar con estadísticas más amplias para la gestión racional del sector en el marco de la Política Pesquera Común.

Con 599 votos a favor, 9 en contra y 17 abstenciones, los eurodiputados aprobaron en el 2008 una propuesta de la Comisión por la que



## **La actividad acuícola representa un papel muy importante en el seno de la Unión Europea**

## **El desarrollo del sector puede favorecer el crecimiento de otras actividades económicas**

los Estados debían adaptar sus sistemas estadísticos referentes a la producción acuícola. Para que los Estados se adapten a la nueva realidad, se ha establecido un período transitorio de tres años. Según el eurodiputado francés Philippe Morillon, las modificaciones introducidas permitirán conocer de manera más fiable los datos de producción acuícola y aplicar políticas de desarrollo del sector de manera más razonable.

Los Estados tienen ahora más trabajo a la hora de recoger y facilitar datos pero se limita la carga administrativa al utilizar técnicas de muestreo cuando un censo completo resulte excesivamente gravoso. Además, se prevén excepciones cuando la presentación de datos plantee dificultades a los Gobiernos, limitándose la transmisión de datos –una vez cada tres años– cuando las variaciones anuales sean poco significativas.

Este Reglamento permite coordinar y armonizar los datos que presenten todos los Estados miembros

así como los métodos utilizados para su recopilación. Se rige, por tanto, por los principios de subsidiaridad, imparcialidad y proporcionalidad.

Como se admite que el desarrollo y la estructura de la acuicultura no es igual en todos los países comunitarios y que existen diferencias en la manera en que cada uno de ellos recopilan los datos sobre el volumen y valor de los productos procedentes de su acuicultura, se admite que cada Gobierno utilice en la recogida de datos, los métodos más adecuados en relación con la estructura y el tamaño que tiene el sector en cada uno de sus territorios. Sin embargo, se exige un mínimo de datos.

Los países deben presentar anualmente a la Comisión las estadísticas sobre producción acuícola (en volumen y valor unitario) para cada especie, por medio en el que se han producido (agua dulce o salada) y por la tecnología empleada en cada caso. Cada tres años presentarán datos sobre los insumos (tanto en volumen como en valor unitario) de la acuicultura basada en la captura; la producción de los criaderos que suministren material (huevos o alevines) para su liberación en un medio controlado o natural para la repoblación de las aguas e información sobre la estructura de las explotaciones dedicadas a la acuicultura, detallando la tecnología que emplean y el tamaño de las instalaciones. ■

**ANA DÍAZ**

# Hacia una ley de PRIMERA VENTA en el sector de la pesca

*Los mayoristas de pescado han sido y se mantienen en la actualidad como uno de los pilares sobre los que funciona en España el mercado de los productos de la pesca en el camino de los mismos desde los productores hasta la venta minorista. Sin embargo, su peso se ha reducido año tras año en beneficio de otros canales de distribución al margen de los Mercados centrales. Mercas, como es la gran distribución o las cadenas de establecimientos de la restauración. Se trata de una nueva situación que, en opinión de los mayoristas, no está suponiendo una mayor transparencia de los mercados en detrimento, tanto de los consumidores como de los intereses de los pescadores. La apuesta de los mayoristas es la promulgación de una ley de primera venta que se está negociando con la Administración para cambiar el desarrollo del actual proceso de comercialización.*



España es uno de los principales consumidores de pescado y de los productos de la pesca con una demanda superior a los 40 kilos por persona y año. Esa circunstancia, sumada a la reducción en las capturas de la flota nacional, hace que las importaciones vayan en aumento y que tengamos una fuerte dependencia exterior donde destacan países como Chile, Argentina o Marruecos, donde año tras año se han ido imponiendo medidas restrictivas a la flota española y de otros países comunitarios como Francia o el Reino Unido.

El pescado de importación que llega a España sigue entrando en su mayor parte por los puertos, especialmente Huelva y los del norte

**Los mayoristas de los mercados centrales en contra de la actual dispersión en la concesión de licencias**

donde destacan los gallegos. Sin embargo, están creciendo las importaciones de pescado vía aérea, donde se hallan a la cabeza las descargas en Barajas que pueden suponer el 15% de todas las entradas, así como en el de Vitoria. Actualmente, más del 30% del pescado fresco que se consume es de importación y ese porcentaje llega al 50% en el caso del pescado o de los productos de la pesca congelado. Estas nuevas vías de entrada con el nacimiento de nuevos operadores, constituyen una de las principales novedades en el comercio de los productos de la pesca, al margen de los operadores tradicionales.

Los mayoristas de pescado se hallan organizados desde 1977 en la Asociación Nacional de





Mayoristas de Pescado de Mercas, Anmape, donde se integran en la actualidad cerca de 400 empresas de los mercados de Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Zaragoza, León, Salamanca, Granada, Córdoba, Sevilla y Málaga. Por las instalaciones de estos centros, según los datos manejados por la empresa pública Mercasa, en 2007 pasaron un total de casi 700.000 toneladas lo que supone más del 50% de todo el consumo de pescado de España y más del 60% del pescado fresco. De esa cifra, aproximadamente el 78% son productos frescos y el 22% pescados congelados. Sin embargo, a pesar de que sigue siendo un sector mayoritario en el comercio de los productos de la pesca, su presidente Manuel Pablos Leguspín, considera que hay muchas razones de peso para reforzar el papel de los mercados centrales en este mercado.

*“En primer lugar, señala el presidente, un mercado central de pescado, es una instalación municipal y eso obliga al asentador mayorista a tener una mayor transparencia de los precios. En los mercados centrales, no se concentra el producto de la pesca de un solo punto. Sino que tienen diferentes procedencias nacionales o de la importación y eso da lugar a que la for-*

J.M.S.







*mación de los precios sea mucho más abierta y que suponen incluso una barrera frente a los oligopolios actuales en el sector de la distribución alimentaria.”*

Para Manuel Pablos, ante este nuevo panorama, es necesaria una mayor regulación a la hora de conceder licencias para operar en este mercado.

Desde su posición considera que el sector del comercio de los productos de la pesca necesita en primer lugar una mayor información y transparencia, lo que se traduciría en beneficios

## **Los aeropuertos de Madrid y Vitoria son dos importantes puertas de entrada a las importaciones**

para toda la cadena desde la producción al consumidor.

En su opinión en la actual situación de diversificación de los operadores con el desarrollo de otras canales, en muchos casos faltan datos para conocer en cada momento el volumen de oferta existente en un determinado producto. Por un lado se hallan los volúmenes o disponibilidades existentes en cada momento en los mercados centrales datos que son perfectamente transparentes. Sin embargo no se tiene una idea exacta de los productos de la pesca que en ese mismo momento se hallan en manos de otros operadores. Ello se traduce, en muchos casos, en subidas o caídas de los precios injustificadas que de otra manera, si hubiera una mayor información, se podrían controlar

Sin poner en duda los mecanismos de control sobre la calidad de los productos de la pesca que se desarrollen en otros canales, para Manuel Pablos, los Mercas ofrecen una mayor garantía de que se están realizando ese tipo de controles de calidad para ofrecer al consumidor un producto en buenas condiciones en materia de seguridad e higiene. Desde Anmape se estima que en la actualidad hay un cierto desorden a la hora de conceder licencias para poder operar en este mercado. Desde su posición se plantea la necesidad de que haya en primer lugar un mayor control a la hora de dar este tipo de permisos. Obviamente, los mayoristas de los mercados centrales apuestan por mantener la actual situación, aunque no se pone tampoco en duda la necesidad de proceder a un proceso de reestructuración para hacer frente a las exigencias del futuro ante un mercado cambiante

En esta estrategia para apoyar a los mercados centrales como el eje el comercio de los productos de la pesca con sus exigencias en materia de seguridad, calidad, higiene, inspección ante los consumidores, se halla la posibilidad de poner en marcha la marca “Merca” para los productos que hayan sido comercializados en sus instalaciones.

Es una versión generalizada que los mayoristas de los mercados centrales son uno de los mejores negocios en el conjunto de la cadena de comercialización de un producto desde el origen hasta el consumidor. Para los mayoristas de pescado se trata de una versión que no coincide en este caso con la realidad. Para el





responsables de los mayoristas de pescado, los precios se fijan simplemente en función de la oferta y la demanda en un mercado abierto. En el caso del pescado, en la formación del precio final del producto al consumidor, el armador viene a percibir aproximadamente el 20% de ese precio final, donde el minorista se lleva como mínimo el 50%.

Lograr una formación de los precios en el sector de la pesca y una mayor transparencia es un objetivo que comparten tanto los mayoristas de pescado de los mercados centrales como los armadores, según señala igualmente el secretario general de la Confederación Española de Pesca, Cepesca, Javier Garat para quien el gran reto del sector en este momento es conseguir subir el precio del pescado en las primeras ventas. En esa línea, en los últimos meses se han desarrollado algunas acciones que se pretende se prolonguen en el futuro entre las que destacarían las siguientes:

- La implicación directa de los armadores en la comercialización del producto como ya lo están haciendo diferentes organizaciones de productores de Marina Alta

- Lograr acuerdos con el resto de los eslabones de la cadena comercial, mayoristas, detallistas y gran distribución como el compromiso suscrito entre Cepesca y Anmape.

### ***Frente a los operadores históricos en los Mercas, en la actualidad han surgido otros canales alternativos que no aportan más transparencia a los mercados***

- Llevar a cabo cambios en la primera venta para hacer la misma directa.

- Poner en marcha en el seno de las Organizaciones de Productores mecanismos para adaptar mejor la oferta a las necesidades de los consumidores y apoyar el desarrollo de proyectos como el del Puerto de Marín que incluye mecanismos de seguridad, información al consumidor, informatización, campañas de colaboración con los mercados, degustaciones etc

- En esta misma línea, Cepesca y Anmape suscribieron meses pasados un convenio de colaboración para mejorar el precio del producto al consumidor final, ofrecer una mayor variedad y diseñar nuevos formatos para la presentación del producto. Entre otras medidas planteadas para lograr ese objetivo se halla la posibilidad de recortar el proceso de distribución y un reajuste en el propio sector extractivo. Ambas partes se ha propuesto igualmente impulsar la creación de la Fundación Pescado y Salud a través de la cual se pretenden lograr acuerdos con diferentes segmentos de la sociedad como la medicina o la gastronomía para llevar a cabo acciones de promoción para impulsar una mayor demanda de los productos de la pesca. ■

VIDAL MATÉ

*El sector de la pesca está atravesando en la actualidad una de sus peores etapas en los últimos años consecuencia, tanto de una serie de factores externos al mismo, como a problemas propios que se han ido agudizando con el pasar de los años. Todo ello se está traduciendo en menores ingresos para la actividad de las flotas y, en consecuencia, en menores rentas para empresarios y armadores.*



# LAS RECETAS DEL CES para el sector de la pesca

El primer problema al que se enfrenta en la actualidad el sector de la pesca radica en las mayores dificultades para encontrar unos caladeros donde las flotas puedan desarrollar su actividad ante la caída de los recursos en una buena parte de los mismos, así como por las mayores dificultades que ponen terceros países para acceder a su aguas. A este problema de la sobreexplotación de los recursos y, consecuencia de las dificultades en aumento para llenar las bodegas de un barco en los límites de la rentabilidad, se suma la actividad enfrente de las flotas ilegales que llevan a cabo sus capturas, en muchos casos en las mismas aguas y que tienen acceso para colocar sus productos en los mismos mercados en una posición claramente de competencia desleal, además de ilegal. El sector de la

***El sector debe avanzar en mejorar la presentación de los productos de la pesca***

pesca se ha perjudicado igualmente por los efectos de la contaminación por los vertidos

En ese escenario de condiciones negativas para el desarrollo de la actividad de las flotas, se suman los cambios introducidos en la política comunitaria para este sector. Con la sustitución del IFOP por el nuevo Fondo Europeo de la Pesca, el FEP, Bruselas eliminó una serie de mecanismos de ayuda como los dineros para la renovación de flotas no artesanales, ayudas para la exportación de barcos o para la constitución de empresas mixtas.

Aunque en este momento los precios de los combustibles están suponiendo un cierto relajamiento, la realidad es que en los últimos años, los precios del gasóleo se dispararon con el consiguiente impacto sobre los costes de explota-





Ana Diaz

**Hay que mejorar el control de las importaciones e impedir la entrada de pescado capturado por flotas ilegales**



J.M. Salamanca

ción de un barco donde ese capítulo supone el grueso de los gastos fijos. En la parte negativa de la situación de las flotas, junto a la caída de las capturas, se hallan los bajos precios para los productos de la pesca en la primera venta. Todo ello se traduce en efectos negativos sobre la realidad del sector. Ese deterioro de las rentas se refleja en los ingresos de los armadores,

así como en los niveles de salarios de los trabajadores del sector, unos de los más bajos del mercado y que además están sufriendo un progresivo deterioro ante la situación de las flotas.

Frente a este panorama de condiciones negativas, desde el CES se estima que una de las primeras medidas que se deberían adoptar en relación con la situación del sector de la pesca





Ana Díaz

es el desarrollo de una política que subsanara las actuales deficiencias en materia de información y de estadística. Sabemos el número de barcos y el volumen de las cuotas asignadas pero hay un importante vacío en lo que afecta a los desembarcos reales de pescado tanto nacional como el procedente de las importaciones.

Desde el CES se considera igualmente importante impulsar políticas activas con la participación de todos los agentes que se hallan en el proceso junto con las Administraciones para lograr una explotación más sostenible de los recursos. En este contexto se aboga por la puesta en marcha en función de la situación de cada uno de los caladeros de paralizaciones temporales, veda o establecimiento de topes de capturas. A esas medidas se deberían sumar igualmente actuaciones encaminadas a lograr una mayor eficiencia y productividad en las flotas modernizando y renovando las mismas.

Para lograr unos mayores ingresos en el sector de la pesca con el consiguiente impacto en los niveles de rentas y en definitiva en la calidad de vida de todo el colectivo, desde el Consejo Económico y Social se plantean otra serie de actuaciones entre las que cabrían destacar las siguientes:

Lograr una mejora sobre el control de las importaciones. El sector ha reclamado insistentemente que los productos de la pesca importados cumplan las mismas condiciones higiénico sanitarias que los productos capturados en aguas o por barcos comunitarios

En relación también con las importaciones, un punto importante para el buen funcionamiento de los mercados es el control y la prohibición de las importaciones de los productos capturados por las flotas ilegales, no reguladas ni reglamentadas que colocan su mercancía en los mercados comunitarios en condiciones de competencia desleal. A estos problemas se suman además los problemas provocados por las importaciones procedentes de terceros países con unos bajos aranceles y de los productos capturados por flotas cuyos costes de explotación, desde el combustible a los costes laborales son muy inferiores a los existentes en un barco comunitario

Un instrumento importante para lograr igualmente una mejora de los ingresos de las flotas es el incremento de la demanda y la valoración que tengan los consumidores en relación con los productos de la pesca.

En esa dirección, desde el CES se propugna una política para la mejora de la calidad y, sobre todo de la presentación de los mismos con la posibilidad de incorporar además un valor añadido. La trazabilidad de los productos de la pesca es un factor importante para el consumi-







dor en cuanto suponen una seguridad sobre la calidad de los mismos

Desde la perspectiva del consumo, es importante la divulgación de los informes científicos sobre los beneficios derivados del consumo de pescado.

Finalmente, otra medida para apoyar la mejora de las rentas en el sector desde la perspectiva de la comercialización es lograr una mayor presencia de la producción en el desarrollo de la cadena de comercialización y distribución de los productos de la pesca.

Además de los problemas de mercados, capturas y comercialización, un aspecto fundamental para lograr una mejora de las rentas del sector radica en la necesidad de optimizar los costes de explotación de las flotas. Al margen de las grandes fluctuaciones de los precios de los combustibles, actualmente en uno de los niveles más bajos de los últimos tiempos tras la subida de los años precedentes, el sector necesita de fórmulas de gestión que permitan una mejor adquisición de todos los medios de producción mediante fórmulas asociativas. Desde el CES se sugiere, y así se está haciendo ya en la actualidad, el desarrollo de programas de investigación para la búsqueda de energías alternativas, así como

### ***Los pescadores deben participar más directamente en la cadena de comercialización***

### ***Son fundamentales medidas para reducir costes de explotación de las flotas para que sean más competitivas***

para un uso más eficiente del combustible.

Un problema grave al que se enfrentan las flotas que operan en caladeros internacionales, es la dificultad para competir con barcos que faenen en las mismas aguas en condiciones de legalidad pero que no tienen que cumplir con una serie de exigencias comunitarias en materias como seguridad, condiciones laborales, seguros sociales etc, lo que les resta competitividad. El Consejo señala la necesidad de buscar salidas par apoyar la actividad de esas flotas.

En el mismo escenario exterior, el CES contempla igualmente los problemas que han surgido para algunas empresas españolas en terceros países con problemas para garantizar la actividad y sus inversiones.

Los acuerdos de pesca con terceros países se estima deben seguir siendo uno de los pilares de la política comunitaria para facilitar la actividad de las flotas así como lograr un mayor peso en el seno de las Organizaciones Regionales de Pesca donde haya intereses en juego.

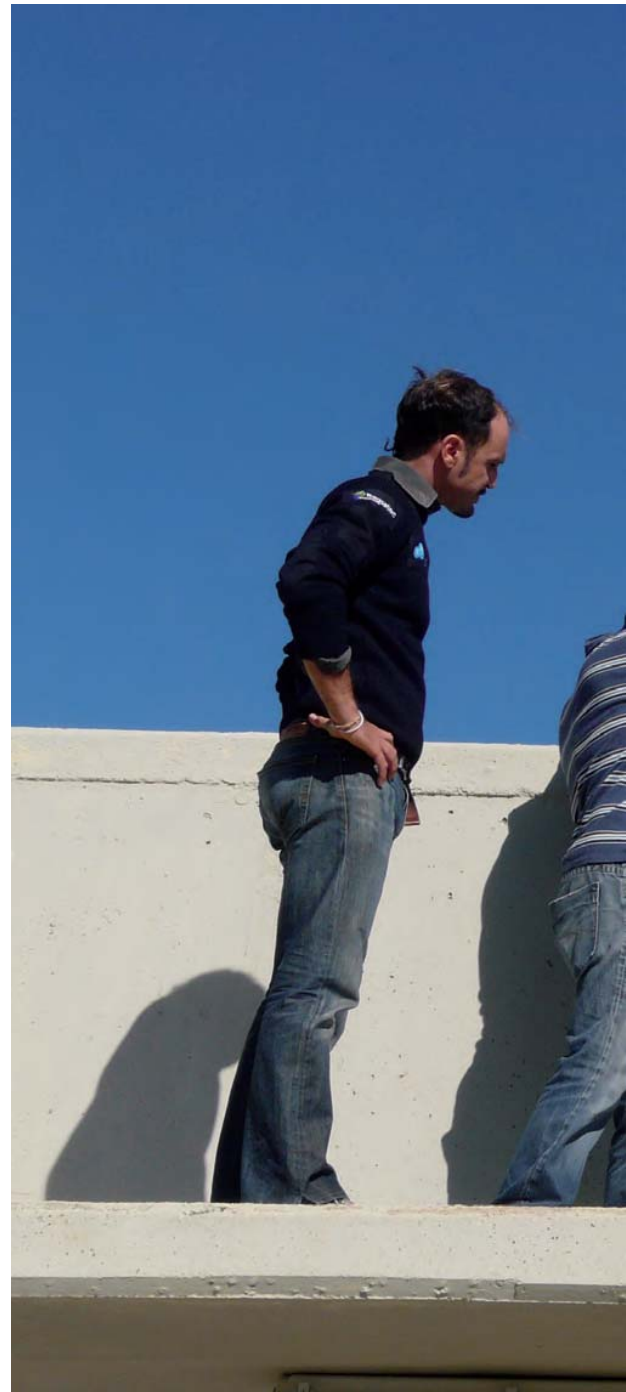
Todo ello, en conjunto se debería traducir desde la perspectiva laboral en un sector con un empleo estable, con mejoras en las condiciones laborales y salariales de los trabajadores. ■

**VIDAL MATÉ**

# NACRA, un gigante del Mediterráneo



**A pesar de que el Mediterráneo es un mar más bien pequeño, alberga una gran cantidad de especies, pudiéndose encontrar en él hasta un 8% de todas las especies que habitan los océanos y mares del mundo. Y algunas de ellas son únicas de este mar, las llamadas especies endémicas. Este es el caso de un molusco bivalvo, casi un desconocido para el gran público: La nacra (*Pinna nobilis*). Santiago V. Jiménez Gutiérrez, biólogo del Instituto de Ecología Litoral (IEL), ha realizado el siguiente reportaje sobre esta especie, y sobre la campaña que está realizando el IEL para dar a conocer la importancia de este “gigante del Mediterráneo” y contribuir, de esta manera, a la conservación de esta especie.**



La nacra (*Pinna nobilis*) es una especie endémica del Mediterráneo y uno de los mayores bivalvos del mundo, pudiendo alcanzar hasta el metro de longitud, y vivir entre 30 y 40 años. Se trata de un animal filtrador adaptado a medios con escasez de alimento. Habita zonas con aguas limpias y corrientes moderadas, estando ausente en áreas con severas perturbaciones del sedimento. Este bivalvo es altamente vulnerable al impacto producido por las anclas de las embarcaciones. Por todo lo dicho, se puede concluir en que la nacra es un excelen-



**A pesar del alto grado de protección del que goza esta especie no son abundantes los trabajos sobre su biología y ecología, ni de las causas ambientales que determinan la mayor presencia o regresión en una zona**



*Estación meteorológica.*

te bioindicador para determinar el estado de salud de los ecosistemas en los que se encuentra.

La reproducción de esta especie acontece entre los meses de marzo y septiembre y tiene como singularidad el que, a lo largo de su vida, un mismo ejemplar de *Pinna nobilis* puede actuar como hembra o macho indistintamente, aumentando así la probabilidad del éxito reproductivo.

Además del papel de bioindicador que desempeña esta especie, como se señalaba anteriormente, la nacra puede tener una gran importancia ecológica, ya que facilita un tipo de sustrato diferente en zonas de fondos blandos. Es-

ta actuación contribuye a incrementar la variedad de ambientes, proporcionando una superficie dura que puede ser colonizada por especies bentónicas. El número de especies que pueden vivir adheridas a una sola nacra supera, en ocasiones, a las sesenta, a las que habría que sumar las especies de algas que se encuentran en su concha, por lo que por sí sola se asemejaría a un pequeño ecosistema.

#### **UN PEQUEÑO ECOSISTEMA**

Eso, en cuanto al exterior, porque en algunos casos esta especie puede albergar en su inte-



lización de las fibras del biso para realizar tejidos y artesanía en la isla de Cerdeña.

Otro aprovechamiento de la nacra del que se tiene constancia, a lo largo de la historia, fue el nácar, presente en las conchas de este bivalvo. Se utilizaba para la elaboración de tallas, joyas o botones, materia prima que hoy en día ha sido sustituida por otros materiales.

### **ESPECIE EN PELIGRO**

Sin embargo, a esta especie le afectan en la actualidad otros problemas que tienen su origen, fundamentalmente, en la degradación de los ecosistemas donde habita, principalmente las praderas de *Posidonia*

rior a otros animales, como el caso de unos pequeños crustáceos denominados *Pontonia pinnothylax* y *Pinnotheres pinnotheres*. Ambos viven dentro de la nacra, utilizándola tanto para su alimentación como de refugio ante posibles depredadores.

Los ecosistemas en que habita esta especie son, principalmente, los formados por praderas de fanerógamas marinas, como la *Posidonia oceanica* o la *Cymodocea nodosa*. Se fijan al fondo marino mediante un sistema de filamentos denominado "biso". A través de estos filamentos se agarra a las raíces de estas fanerógamas para no ser arrastradas por las corrientes marinas o ser presa fácil de los depredadores.

Precisamente, el biso constituyó uno de los motivos que puso en peligro la supervivencia de esta especie. Y es que el aspecto y las características de estos filamentos de la nacra fueron muy apreciados en la antigüedad, conociéndose como "la seda del mar". Con ellos se elaboraban tejidos de alto valor económico al que sólo tenían acceso las clases sociales más acomodadas. El mayor problema que presentaba la adquisición de esta materia prima era el gran número de ejemplares necesarios para obtener la cantidad de tejido precisa para confeccionar una prenda: un solo kilo de este producto requería la extracción de más de 4.000 nacras. Hoy en día, sólo parece mantenerse la uti-

**Los filamentos de la nacra fueron muy apreciados en la antigüedad, conociéndose como "la seda del mar". Con ellos se elaboraban tejidos de alto valor económico**

oceanica; a la pesca de arrastre prohibido; a las obras costeras; a la contaminación; y a la extracción ilegal, con fines únicamente ornamentales, por parte de buceadores poco concienciados con la protección del medio ambiente marino. Todo ello ha provocado la disminución de las poblaciones de nacra en el Mediterráneo.

Para su protección se han desarrollado una serie de normativas que, entre otras consecuencias, ha llevado a la *Pinna nobilis* a su inclusión en el Anexo IV de la lista de especies amenazadas del Mediterráneo (Directiva 92/43/ECC); así como en el Anexo II del Convenio de Barcelona y en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

A pesar del alto grado de protección del que goza esta especie, como se acaba de reseñar, no son abundantes los trabajos sobre su biología y ecología, o sobre las causas ambientales que determinan la mayor presencia o regresión en una zona. Para dar respuesta a alguna de estas incógnitas, el Instituto de Ecología Litoral (sito en El Campello, Alicante), con la colaboración de Obra Social Caja Madrid, desarrolla en aguas de la reserva marina de Tabarca (Alicante) el proyecto "Estudio y conservación de la nacra (*Pinna nobilis*) como especie bioindicadora en áreas marinas protegidas". Un proyecto, por cierto, que cuenta con la inestimable ayuda del personal de la reserva, sin cuya colaboración estos trabajos no podrían llevarse a cabo.



A través del citado estudio, que se prolongará por espacio de un año, se tratará de averiguar qué variables ambientales determinan, en mayor o menor medida, el comportamiento de esta especie. Para ello, se han instalado sensores en la superficie (estación meteorológica) y en el fondo marino (sensores oceanográficos). Y para averiguar cómo afectan dichas variables a la nacra, se ha desarrollado de forma específica un sensor electrónico que mide el grado de apertura de las valvas de cada una de las nacras seleccionadas. Dichos instrumentos han sido diseñados para este proyecto, incorporando elementos como el almacenamiento de la información en tarjeta de formato digital. Asimismo, para la transferencia de información a un ordenador se ha desarrollado un programa informático que permite trabajar directamente en hojas de cálculo. Toda esta información es recogida y almacenada de forma continua por un pequeño ordenador instalado en el fondo marino.

Los aparatos instalados recogerán cada diez minutos datos de temperatura, salinidad, concentración de oxígeno, turbidez y dirección e intensidad de las corrientes, por lo que se dispondrá de datos con los que no se contaban

**Tu puedes ayudar**

- **Cuida su hábitat**, fundamentalmente las praderas de *Posidonia oceanica*.
- El anclaje de embarcaciones puede dañar su concha. **Utiliza trenes de fondeo o zonas habilitadas para tal fin.**
- Su recolección está prohibida. **Denuncia la recolección ilegal.**
- La **contaminación** afecta principalmente a sus huevos y larvas. **Se respetuoso con tu entorno.**

Para más información:  
**Institut d'Ecologia Litoral**  
 C/ Jacinto Benavente, 21  
 03560 El Campello (Alicante)  
 Teléfono 965 65 76 90  
[www.ecologiaitoral.com](http://www.ecologiaitoral.com)  
[info@ecologiaitoral.com](mailto:info@ecologiaitoral.com)

**Nacra**  
 Un gigante del Mediterráneo

Institut d'Ecologia Litoral

CAJA MADRID  
 OBRA SOCIAL

hasta el momento en la reserva marina de Tabarca.

Otro aspecto importante que se pretende abordar mediante el citado proyecto de investigación es el de otorgar similar importancia a los resultados científicos que se obtengan como a la divulgación y sensibilización ambiental, incidiendo en aquellos segmentos sociales que más directamente puedan contribuir a la conservación de *Pinna nobilis* (pescadores, buceadores, propietarios de embarcaciones de recreo y bañistas). Para ello se van a realizar charlas de divulgación sobre esta especie bajo el título "Nacra, un gigante del Mediterráneo" en todos aquellos centros de buceo, clubes, asociaciones o instituciones que estén interesados (para más información, dirigirse a la página del IEL [www.ecologiaitoral.com](http://www.ecologiaitoral.com)).

A fin de facilitar la difusión sobre la ecología de esta especie y ofrecer consejos para su conservación, se han diseñado materiales de divulgación en forma de trípticos y pósteres. Con todo ello, se pretende aunar tanto el interés científico como la difusión y educación ambientales, ya que una de las herramientas más efectivas en la protección ambiental se produce a través del conocimiento de las especies, ecosistemas y las amenazas que hay sobre ellos. ■

**SANTIAGO V. JIMÉNEZ GUTIÉRREZ**  
 TEXTO Y FOTOS





**Ricardo Martín,  
investigador  
del CSIC**

# “Hay que concienciarse de que esto NO PUEDE SEGUIR ASÍ”

*No sólo resulta insostenible el grado de explotación al que están siendo sometidos los recursos marinos, sino el despilfarro de dichos recursos. Cerca de 50 millones de toneladas, entre descartes y residuos de la pesca, son devueltos al mar todos los años. Un despilfarro que, además, supone un importante impacto ambiental al favorecer la proliferación de especies carroñeras. Con el objetivo puesto en lograr una mejor gestión de los recursos y la eliminación de los descartes, la Unión Europea puso en marcha el proyecto Be Fair, dentro del programa Life, con el que trata de que la consecución del citado objetivo no resulte tan gravosa para el sector. La coordinación del proyecto, en el que participan organismos de Francia y Portugal, corre a cargo del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Ricardo Martín, investigador y uno de los coordinadores del citado proyecto, habla para MAR de los trabajos realizados y los objetivos perseguidos.*

Proyecto  
**BE-FAIR** para  
la gestión de  
los residuos de  
la pesca



Isidoro Mora





Greenpeace/Gleizes

**S**in descartes y “cero residuos”. Ese es el objetivo de la Unión Europea, que busca la promoción de una gestión responsable y sostenible de la pesca. Lo que está claro es que, al ritmo extractivo actual y de despilfarro de biomasa, la situación resulta de todo punto insostenible a un plazo no muy lejano. Y junto a la dilapidación de esos recursos hay que destacar, además, el impacto ambiental que se está provocando, puesto que se fomenta el incremento de especies carroñeras así como la transmisión de enfermedades, como el anisakis.

Para frenar ese despilfarro y tratar de reconducir la actual situación, la UE busca el impedir

que se devuelvan al mar las capturas no objetivo y que se arrojen por la borda los residuos de la pesca. Y para lograrlo de la forma menos onerosa posible para el sector pesquero es por lo que puso en marcha el proyecto Be Fair, en 2006.

El objetivo de este proyecto es el de desarrollar e implantar un sistema eficaz e integral de gestión de residuos, tanto a bordo como en tierra (lonjas e industrias transformadoras), que tiene como finalidad reciclar y reutilizar los residuos producidos por la industria pesquera. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) estima en unos 50 millones de toneladas anuales la cantidad de biomasa desperdiciada. De esa cantidad, unos 27 millones de toneladas correspondían a los descartes, mientras que los residuos originados en la manipulación de la pesca oscilan entre los 13 y los 26 millones de toneladas. Tan ingente cantidad de materia prima desaprovechada es la que centra el interés de la UE, que prepara una normativa para eliminar los descartes, siguiendo una política que ya aplican países como Noruega y Canadá.

“Si se va a obligar a las flotas a traer a puerto todos los descartes, para el sector será un problema, ya que eso significará costes en espacio de bodega... Por eso intentamos ver qué valor añadido se puede extraer de esos residuos y materia prima, al tiempo que se logran esos beneficios ambientales”. Así resume la filosofía del proyecto Antonio Álvarez Alonso, investigador del CSIC y coordinador del programa Be Fair junto a Ricardo Martín, quien añade “no puede haber prohibiciones sin soluciones”.

Ricardo Martín, profesor de investigación del CSIC en el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, explica a esta revista que se trata de un proyecto de demostración financiado por la Dirección General de Medio Ambiente de la UE. *No era estrictamente para hacer investigación, sino demostración de tecnologías que pudieran estar disponibles a nivel preindustrial, de plantas piloto, de laboratorios o desarrollos científicos... Se trataba de conseguir la máxima información sobre los volúmenes de esta biomasa que no estaba siendo utilizada o a la que se le podía sacar provecho.*

### **VALORAR EL DESPILFARRO**

En el proyecto participan, bajo la coordinación del CSIC, el Centro Tecnológico del Mar de Galicia, los institutos de investigación Ipimar, portugués, e Ifremer, francés, junto a empresas y organismos gallegos. Los primeros pasos del proyecto Be Fair se dirigieron a recabar más información sobre los volúmenes de esa biomasa que no estaba siendo utilizada y que se genera tanto en los barcos como en tierra. Algunos da-





tos hablan por sí solos de la importancia de este proyecto. Un palangrero de altura puede generar más de 79 toneladas de residuos al año, mientras que un arrastrero de altura llega hasta las 120 toneladas. Un barco de cerco ronda las dos toneladas. Sólo en la lonja de Vigo, por poner un ejemplo de los residuos generados en tierra, se estima que la manipulación de la raya origina unos desperdicios de 1.600 toneladas al año.

Una vez realizada esta valoración, *teníamos que seleccionar algunas de las tecnologías –al menos a nivel teórico– que había disponibles de elaboración, valoración y transformación para desarrollarlas como planta piloto o preindustrial, y hacer jornadas de demostración para comprobar que era factible para las empresas o para constituir nuevas actividades de transformación que dieran un valor a esa biomasa*, señala Ricardo Martín.

“

**La idea es que se den soluciones para gestionar esas cantidades ingentes de biomasa y que no resulte tan gravoso... Y concienciarse de que esto no puede seguir así”**

A través de los trabajos realizados, se seleccionaron algunas líneas potenciales de obtención de productos y, al término del proyecto, que finalizó el pasado mes de noviembre (ahora se están efectuando una serie de actividades y seminarios para divulgar estos trabajos y sus resultados), se desarrollaron cinco prototipos. Según explica el investigador del CSIC, dos de estos prototipos van destinados para su instalación a bordo de embarcaciones (una, en palangreros, dedicada a la extracción de aceites a partir de hígados de tiburones; y otra, que compacta el pescado a bordo de embarcaciones más o menos grandes, para poder conservar toda esa biomasa a bordo pero reduciendo a la mitad su volumen). Los otros tres prototipos están diseñados para su instalación en tierra y se destinarían a *utilizar cartílagos, la obtención de gelatinas a partir de pieles y el humor vítreo de los ojos de algunas especies como túnidos, pez espada y tiburón*.

El volumen de residuos generados actualmente por algunas especies puede llegar al 80% del peso del animal, como es el caso de la raya. *Imaginemos una embarcación que va a Canadá, a la zona de NAFO, capturando mucha raya. Lo que se suele hacer es retirar las alas, que es la parte comestible, y se almacenan, y el resto lo tiran por la borda. Pues lo que se plantea con este proyecto, destaca Ricardo Martín, es que mantengan ese 80% del resto del animal a bordo, algo que a día de hoy es impensable*.

Siguiendo con el ejemplo de esta misma especie, otro caso sería el de los barcos que no van tan lejos y no elaboran a bordo, y traen la raya entera a la lonja, donde se efectúan las operaciones para su aprovechamiento. También habría otra variante, que es cuando los compradores se llevan los animales a su planta de elaboración, produciéndose allí estos residuos. Por lo tanto, *se generan tres puntos de recogida de estos cartílagos: embarcaciones, lonjas e industrias de elaboración*. Y a estas tres posibilidades es a las que tratan de dar respuesta estos trabajos.

Con el proyecto Be Fair se plantean no sólo los aprovechamientos que se podrían dar a esos residuos, algo que ya está bastante claro y definido (qué partes del pescado sirven y para qué), sino establecer los protocolos de gestión de la materia prima y de su clasificación, así como su mantenimiento a bordo (clasificación, conservación de los subproductos a bordo con el fin de obtener la mejor calidad del producto final).

Con respecto a los productos que se pue-





den obtener, cabe citar, el aceite extraído del hígado de ciertos peces, así como la gelatina de la piel de algunas especies con amplios usos alimentarios. Del cartílago de la raya es posible obtener condroitín sulfato, un polisacárido con usos en el ámbito nutracéutico para tratar a personas con problemas en los cartílagos o huesos. Del páncreas o de los intestinos de especies como la raya o la merluza se logran enzimas de interés para usos alimentarios... y un largo etcétera.

### **CONCIENCIAR AL SECTOR**

Algunas de estas operaciones pueden suponer una fuente de ingresos suplementarios. Por ejemplo, en el caso de la extracción de aceite del hígado de tiburón, el procesado podría suponer que ese aceite fuera directamente al combustible de la embarcación, con lo que ello supondría de ahorro, o almacenarlo a bordo, vendiéndose luego dicho producto.

Podría ser un aliciente, pero Ricardo Martín destaca a MAR que *lo de obtener un beneficio puede sonar demasiado peligroso, porque entonces el pescador puede plantearse capturar más descartes porque "como también voy a ganar dinero con ello..." Es como si alguien tiene una planta en tierra y genera unos residuos, y de ellos se puede obtener electricidad. En tierra no puede tirar esos residuos a un vertedero, si-*

***La biomasa que a día de hoy sale del mar, que muere en la actividad pesquera y que se devuelve al mar, debe de traerse a tierra. Es la política sin descartes y cero residuos que pretende la UE***

*no que tengo que pagar para que se gestionen. Aunque, para que no me cueste tanto, puedo obtener una reducción de los costes... se puede obtener un valor de esos residuos... La idea es que se den soluciones para gestionar esas cantidades ingentes de biomasa y que no resulte tan gravoso... Y concienciarse de que esto no puede seguir así.*

El actual estado de saqueo y despilfarro de la biomasa marina no puede continuar. Muchos de los efectos de la actual situación han sido comentados desde estas páginas. Uno de los remedios que trata de aplicar la UE a esta situación es que la biomasa que a día de hoy sale del mar, que muere en la actividad pesquera y que se devuelve al mar, debe de traerse a tierra. Es la política sin descartes y cero residuos. Para ello *hará falta una importante concienciación, control e inspección... y ayudas, supongo, también.*

*Ahora tendremos que seguir trabajando con los resultados del proyecto que han sido satisfactorios, e ir haciendo actuaciones concretas y a nivel real para comprobar cómo funciona.*

Be Fair es un proyecto que apunta, también, a que la pesca, tal y como se está realizando hoy en día, no puede seguir así, como señala Ricardo Martín. Apunta a que algo tiene que empezar a cambiar ya si queremos seguir pescando mañana. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



Dos se ubicarán en A Coruña y otro en Cartagena

# Salvamento Marítimo adquiere



El ROV "Comanche" preparado para usarse en el modo LARS+TMS. En la imagen se aprecian también los manipuladores hidráulicos y las cámaras robotizadas.

# TRES ROBOTS SUBMARINOS

**El Ministerio de Fomento, a través del Servicio de Salvamento Marítimo, ha incorporado a su flota tres vehículos submarinos a control remoto que facilitarán las investigaciones e intervención submarina a gran profundidad. Los dos Mini-ROVs Seabotix, con sus pequeñas dimensiones y gran versatilidad, permiten acceder a lugares confinados del barco mientras que el tercero de estos vehículos, el "Comanche", está diseñado para trabajar a grandes profundidades y en condiciones climáticas difíciles.**

Después de la catástrofe del "Prestige", un robot submarino acaparó la atención informativa. Sus posibilidades técnicas y su versatilidad para intervenir a gran profundidad dieron respuesta a una de las mayores dificultades con que se encontraban las autoridades al intentar frenar el desastre. Este artilugio, diseñado para operar en condiciones y lugares donde los buzos no podían acceder, trabajó durante varios meses en torno al buque valorando las consecuencias del siniestro y sellando las grietas del casco por las que seguía saliendo fuel. En los años 2003 y 2004, gracias a este tipo de "robots" se extrajeron 13.700 toneladas de carburante del pecio del petrolero, hundido frente a las costas gallegas.

Las enormes posibilidades que ofrecen estos vehículos trabajando a grandes profundidades, junto con las experiencias de organismos similares en países vecinos, han animado a las autoridades marítimas españolas a adquirir tres vehículos submarinos de control remoto (ROV) para la flota de Salvamento, dentro del Plan Nacional

de Salvamento Marítimo (2006-2009).

Desde que en 1994 se usara un ROV para la recuperación e inspección de los restos del pesquero "Ana Rosa", este tipo de vehículos se ha utilizado en la investigación de los hundimientos, además del "Prestige", del "O Bahía" y del "Nuevo Pepita Aurora", en el que se usó para izar el barco y trasladarlo a profundidades donde los buzos pudiesen trabajar.

## PARA GRANDES PROFUNDIDADES

En la adquisición de estos tres vehículos submarinos se han invertido 1,8 millones de euros. El último en llegar y más grande lleva por nombre "Comanche", y acaba de ser incorporado

*La cabina de control es un contenedor estándar de veinte pies con dos zonas separadas: sala de control y zona de transformadores.*





tras realizar una serie de pruebas de mar a bordo del buque de Salvamento "Don Inda".

Este robot está diseñado para intervenir, a través de control remoto, hasta los mil metros de profundidad, con un estado de la mar de fuerza cuatro en la escala de Douglas y con un viento máximo de 25 nudos. Es decir, en condiciones de mar y corriente bastante complicadas.

Al contrario que otros vehículos de mayores dimensiones, que cuentan con propulsores hidráulicos de mayor potencia pero más pesados y caros, el SubAtlantic "Comanche" tiene propulsores eléctricos y está considerado como uno de los vehículos submarinos a control remoto más potentes del mercado.

El robot está equipado con tres cámaras; un sónar de búsqueda con un alcance de 300 metros; un sónar-altímetro con un alcance de 50 metros; un profundímetro y una baliza de destellos para su localización en superficie. Junto a estos, cuenta también con una unidad de 15 kilowatios de potencia que alimenta tres herramientas hidráulicas: un brazo manipulador, uno agarrador y un corta cables guillotina.

El vehículo incorpora dos *modus operandi* para intervenir, en función de la profundidad y de las condiciones de mar en las que tiene que trabajar. El modo LARS-TMS consiste en lanzar el ROV dentro de una estructura metálica a modo de "garaje" a través de un sistema de lanzamiento y recuperación, y se utiliza en trabajos a grandes profundidades o con fuerte corriente. El LARS o "grúa" arría el TMS o "garaje" hasta el lugar indicado, el peso de esta pieza actuará de lastre y liberará al ROV de la mayor parte de la fuerza de la corriente, para que una vez allí pueda dejar el TMS y salir a recorrer el fondo ayudado por un cable.

En intervenciones de menor profundidad, en torno a los 300 metros, el "Comanche" se utiliza en el modo *Free Swimming* o "Vuelo Libre". Esta operación no requiere de los artilugios LARS-TMS, por lo que el robot se arría directamente desde la grúa de cubierta.

### **LOS MINI ROVS**

Los dos ligeros mini-ROV's de inspección Sea-Botix, adquiridos por Salvamento Marítimo, poseen prestaciones y dimensiones complementarias a las del "Comanche"; concretamente, el tamaño y ligereza de los dos mini-ROVs -con alrededor de 10 kilogramos de peso-, ofrecen la ventaja de que se pueden transportar como equipaje corriente en vuelos comerciales, ya que vienen protegidos en maletas de viaje.



**Gracias a este tipo de robots se extrajeron 13.700 toneladas de carburante del pecio del "Prestige" en 2003 y 2004**

**El "Comanche" está preparado para intervenir a mil metros de profundidad y con un estado de la mar de hasta fuerza cuatro**

Estos mini robots están preparados para poder acceder a lugares confinados como el interior de los barcos, un lugar vetado para su "hermano mayor", y realizar trabajos hasta los 15 metros de profundidad en pocos minutos. Para llevar a cabo sus investigaciones, estos artilugios submarinos usan dos cámaras, una de color de alta calidad y otra de blanco y negro para hacer fotografías en condiciones de poca luz.

Salvamento Marítimo ha contratado, a través de concurso público, una empresa que se encargará del manejo de estos dispositivos. El "Comanche" estará ubicado habitualmente en A Coruña, desplazándose al punto donde sea requerido, igual que uno de los mini-Rovs, mientras que el otro tendrá como cuartel general el puerto de Cartagena.

Con todo ello, hay que resaltar que la información recopilada por estos tres vehículos submarinos será de gran utilidad en las investigaciones que se llevan a cabo para esclarecer las causas de los hundimientos en las costas españolas. ■

**A. MUNGUÍA**

FOTOS CEDIDAS POR SASEMAR



## Inspecciones del Memorando de París 2008

# España, el estado MÁS VIGILANTE

***España tiene cada día más protagonismo y prestigio dentro del Memorando de París (MOU). Las 2.328 inspecciones realizadas a buques extranjeros en nuestros puertos han situado a España en el primer puesto en cuanto al número de controles realizados, mientras que nuestra flota se mantiene dentro de la "Lista Blanca", según recoge la Memoria Anual del Memorando.***

Resulta ineludible seguir hablando del Memorando de París, especialmente si tenemos en cuenta la labor que, tanto las autoridades encargadas de realizar las inspecciones como las navieras españolas, han desarrollado en los últimos años dentro de este Acuerdo.

Los buques bajo bandera española se mantienen en la denominada Lista Blanca del Memorando, que es donde se encuentran las flotas de mayor calidad del mundo, por delante de pabellones como los de Bélgica, Rusia y Estados Unidos. Al mismo tiempo, las inspecciones

a buques extranjeros realizadas en nuestros puertos representan casi un 10% de todas las efectuadas por los 27 estados miembros del Memorando.

Recordemos que el Memorando de París es un Acuerdo alcanzado por las distintas Autoridades marítimas, la mayor parte de ellas pertenecientes a la Unión Europea, que pretende mejorar la seguridad marítima, sacar de las aguas a los buques substandar y proteger el medio marino. Para ello, los 27 países firmantes realizan inspecciones y controles a los buques extranjeros que recalcan en sus puertos, excluyéndose a los de su propia bandera.

### **ESPAÑA, EL QUE MÁS INSPECCIONA**

Los inspectores del MOU en puertos españoles realizaron, en 2008, 2.328 inspecciones a barcos extranjeros, un 8,4% más que el año pasado. Estos datos han valido para situarse en primera posición en cuanto al número de inspecciones realizadas, un esfuerzo que contribuye a consolidar la posición de liderazgo de nuestro país en la organización.

Desde la Dirección General de la Marina Mercante se han intensificado también, en el cumplimiento de sus compromisos, las inspecciones ampliadas ejecutadas en buques de alto riesgo. Este tipo de supervisión se centra en la revisión exhaustiva de un determinado tipo de



buque a partir de una edad. En 2008, se han realizado 312 inspecciones de estas características, una tarea en la que España sólo ha sido superada por Holanda. Las Autoridades Marítimas españolas, en el curso de estos controles, inmovilizaron a 178 buques, más de la mitad de los inspeccionados, por deficiencias graves relativas a la seguridad marítima o a la prevención del medio ambiente.

España ha participado también en la campaña concentrada de inspección sobre seguridad en la navegación, promovida por el Memorando de París en colaboración del Memorando de Tokio, con 413 actuaciones de control a bordo. Con esta operación, desarrollada entre los meses de septiembre y diciembre del año pasado, se buscaba conocer si los buques estaban cumpliendo con el Capítulo V del Convenio SOLAS, relativo a los equipamientos en materia de seguridad y a otros documentos que debe llevar siempre a bordo un buque. En cerca de 300, de las 5.809 verificaciones realizadas por los estados, hubo que detener al buque por no cumplir con este precepto internacional.

En cambio, la flota española superó con sobresaliente este control, ya que los 16 que fueron revisados durante esta campaña concentrada de inspección cumplían con lo estipulado por el Convenio Internacional, por lo que ninguno fue detenido por incumplimiento del mismo.

### **ESFUERZO POR MANTENER LA CALIDAD**

Como ya se ha indicado, nuestra flota mantiene sus posiciones en la "Lista Blanca" del MOU, después del esfuerzo conjunto que vienen realizando las Autoridades Marítimas y las navieras españolas desde 2005.

A los 56 barcos españoles que hicieron escala en puertos que pertenecen al Memorando, se les sometió a 95 inspecciones, es decir, que una gran parte de estos barcos recibieron más de una inspección. Fruto de estas comprobaciones seis buques fueron inmovilizados, mientras que en un 50% de las comprobaciones se detectaron deficiencias.

Con el propósito de mantener a la flota mercante española en los niveles de calidad actualmente alcanzados, la Dirección General de la Marina Mercante ha seguido impulsando iniciativas que van desde la realización de auditorías a buques y compañías navieras; el desarrollo de una aplicación informática para el seguimiento centralizado de las inspecciones que realizan las distintas Capitanías Marítimas o la planificación de formación interna o externa. Dentro de este apartado, hay que señalar la participación activa de la Dirección General en los seminarios sobre el Código de Gestión de la Seguridad, organizados por la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, para sus asociados,



Pedro A. Munar

**Las inspecciones a buques extranjeros realizadas en nuestros puertos representan casi el 10% del total de las efectuadas por todos los estados miembros del Memorando**

así como el plan de formación dirigido a los inspectores, donde se incluyó, entre otras, la realización de las actividades e inspecciones necesarias para revalidar el título de inspector del MOU o para acreditarse como tal, puestas en marcha el pasado año.

En este sentido, España participa activamente en algunos de los grupos de trabajo del Memorando, especialmente en el encargado de desarrollar el nuevo régimen de inspección del MOU, consecuencia de la entrada en vigor de una nueva directiva en 2011. Esta norma europea, según Marina Mercante, *endurecerá las sanciones por incumplimientos en materia de seguridad marítima y cambiará las reglas de juego* con las que se trabaja hasta ahora, también para el resto de miembros del Memorando.

Además, una segunda auditoría realizada por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) para comprobar que los errores detectados en una primera visita, realizada en 2006, habían sido subsanados, reveló una mejora general en todas las actividades que realiza España como estado rector de puerto, un dictamen que se apoya claramente en el compromiso demostrado con el cumplimiento de lo establecido por el Memorando de París. ■

**A. MUNGUÍA**

# El proyecto de Ley de Puertos FONDEA EN EL CONGRESO

*Los puertos españoles se encuentran ante el reto de lograr un equilibrio entre los intereses privados y las obligaciones públicas en su intento por convertirse en la gran plataforma logística del sur de Europa para la distribución de mercancías intercontinentales. Con el objetivo de mejorar la calidad de sus infraestructuras y los servicios de tránsito de mercancías el Consejo de Ministros aprobó la reforma de la Ley de Puertos que ahora está en el Congreso para ser debatida.*

La aprobación en el Consejo de Ministros del proyecto de ley de modificación de la Ley sobre el régimen económico y la prestación de servicios de los puertos de interés general ha iniciado un camino que tendrá —posiblemente— su final el próximo mes de noviembre si recibe la aprobación del Congreso de los Diputados. Pero antes, esta reforma de la Ley de Puertos—pendiente desde la legislatura pasada— tendrá que ganar el apoyo de la oposición parlamentaria y conseguir la aprobación del sector que por el momento critica el secretismo con que se ha elaborado el texto.



El ya Proyecto de Ley, como señaló la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega tras su aprobación por el Consejo de Ministros, *tiene como objetivo mejorar y ampliar los servicios de los puertos y dotar de más estabilidad y calidad a los puestos de trabajo*. Y, para ello, cuenta con dos piedras



angulares sobre las que se sustenta la reforma: liberalización de las tarifas y la adaptación del modelo de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba a los retos futuros.

Si la Ley de Puertos vigente ha pretendido desde su aprobación, hace algo más de un lustro, adaptar el régimen económico, de prestación de servicios y de gestión de los suelos portuarios a un modelo de gestión de los puertos más eficaz y eficiente para lo que se ha dejado al sector público (Autoridades Portuarias) el papel de proveedor y gestor de las infraestructuras y terrenos portuarios, y al sector privado se le ha encargado la gestión de los servicios en un marco de libre competencia; ahora, el proyecto elaborado por el Ente Puerto del Estado pretende dar un paso más en

esta línea a través de la liberalización de las tasas. Mediante esta medida, cada una de las 28 Autoridades Portuarias podrá ofertar sus propias tarifas teniendo en cuenta su infraestructura y sus servicios; es decir, las autoridades que cuente con una buena situación económica podrán rebajar sus tasas portuarias, tanto a buques como a la mercancía y el pasaje con el fin de competir por los tráficos. De esta forma, las dársenas que lleven a cabo una buena gestión podrán negociar con las empresas navieras precios que las hagan atractivas acaparando más movimiento.

Por otro lado, la norma pretende dotar de mayor flexibilidad al modelo actual de servicio de estiba cuyo funcionamiento, con frecuencia, ha sido calificado como monopolista, caro y rígido en cuanto a su jornada laboral. Esta adaptación también se inició con la aprobación de la presente Ley de Puertos plantea en su texto la sustitución de las 37 Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (Sestiba) por Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE). Este cambio todavía no se ha producido en todos los puertos debido principalmente a las deudas que tienen adquiridas algunas sociedades de estiba como es el caso de la del Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canarias. Además, el presente Proyecto fomenta la contratación de trabajadores portuarios en régimen laboral común considerando una ventaja computable para los plazos concesionales que las empresas dedicadas a la estiba tengan un 25 por ciento de la plantilla fija.

El texto, como afirmó el presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas, en la pasada



**Mediante este proyecto, se pretende que cada una de las 28 Autoridades Portuarias pueda ofertar sus propias tarifas teniendo en cuenta su infraestructura y sus servicios**

asamblea de empresarios navieros (ANAVE) se ha sometido a la Audiencia Pública y, aunque este trámite no es exigido por la Ley el Ministerio de Fomento lo ha hecho; pero subrayó que las leyes surgen de los programas electorales de los partidos políticos que ganan las elecciones y luego tienen que ser revalidadas por el Congreso de los Diputados. Por tanto, el texto no está en un proceso de negociación aunque sí se quiere saber la opinión de los diferentes sectores interesados como son los empresarios y los trabajadores (ANAVE y los sindicatos que representan a los distintos colectivos que realizan actividades en los puertos).

Entre el colectivo portuario, destaca el sindicato de clase mayoritario La Coordinadora, que cuenta en sus filas con cerca del 90 por ciento de los casi 5.000 trabajadores que realizan la estiba y desestiba en los puertos españoles. Este sindicato, a través de su secretario, Antolín Goya, ha señalado la escasa información que ha trascendido durante la elaboración del texto, ha criticado que no se haya contado con los trabajadores para su elaboración, y ha amenazado con convocar jornadas de huelga en los puertos. Además, esta organización se ha dirigido a las distintas organizaciones de trabajadores portuarios, como en el caso del Puerto de Barcelona o Alicante, a crear plataformas conjuntas para defender sus derechos y reivindicar que el ente portuario consensue la Ley.

Así pues habrá que esperar y ver si el Congreso provee de suficiente abrigo a este proyecto "fondeado" en sus pasillos para que arribe a buen puerto. ■ J.M.S.

Los tráficos portuarios descienden tras once años de ascensos

# El impacto de LA CRISIS ATRACA en los puertos

*El balance del ente público Puertos del Estado de 2008 se cerró con un tráfico de 473 millones de toneladas. Esta cifra supone un descenso del 2 por ciento tras once años en los que se han marcado récord consecutivos reflejando el impacto de la crisis económica en el tránsito portuario. Por segmentos, los graneles líquidos y las mercancías generales experimentaron el pasado ejercicio un incremento del 2,3 y del 1,4 por ciento respectivamente. En el lado negativo destaca el descenso del 13 por ciento de los graneles sólidos. La situación se agrava durante los primeros meses del presente año según se desprende de los resultados presentados por las distintas autoridades portuarias*







**D**espués de más de una década encadenando máximos históricos, las veintiocho Autoridades Portuarias que gestionan los 50 puertos de interés general han cerrado el ejercicio del año 2008 con un descenso del 2%. Esta caída del tráfico portuario en 2008 refleja la mala situación económica mundial que se agudiza más al comparar el descenso de los tráficos del primer trimestre de 2009 con el del año anterior.

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras lideró de nuevo los tráficos con 74,7 millones de toneladas, seguida por Valencia con 59,6 y Barcelona con 51,7. Los tres puertos más importantes por volumen de tránsito de nuestro litoral mantuvieron el crecimiento, aunque el aumento del tráficos fue mínimo —con la excepción de Valencia que experimentó un crecimiento superior al 11%. Las autoridades portuarias restantes en la clasificación estatal por volumen de tráfico hasta el décimo puesto sufrieron pérdidas en el volumen de sus tráficos a excepción de Cartagena.

Pero incluso el crecimiento de las dársenas más importantes en 2008 se torna descenso en 2009 al comparar la variación de tráficos en los primeros meses del presente año respecto del mismo período del pasado año. De esta forma, Bahía de Algeciras presenta una caída superior al 11% en sus tráficos. Valencia pasa de un incremento por encima del 11% a un descenso

**Tres de cada cuatro autoridades portuarias registraron descensos en sus tráficos**

**“La renovación del sistema portuario pasa por la especialización (Mariano Navas)”**

cercano al 2% y el movimiento de tráficos en Barcelona cae más de un 21%. Cabe mencionar que el descenso general se acentúa en los puertos pequeños. Así, el puerto de Málaga sufre un retroceso del 66% al pasar de 1,17 millones de toneladas acumuladas durante los dos primeros meses del 2008 a poco menos de 400.000 toneladas en el mismo período de este ejercicio. Este puerto es seguido por el de Pasajes con un descenso del 35%.

El balance anual relaciona el descenso de los tráficos a la crisis económica mostrando con claridad la agudización del descenso durante el segundo semestre del pasado año en casi todas las dársenas del sistema portuario. A pesar del paso de datos positivos a negativos y de las estimaciones de los especialistas del sector marítimo que predicen pérdidas para las grandes líneas regulares de buques portacontenedores, las inversiones en infraestructura realizadas o prevista para los próximos años hacen que las 28 instalaciones del sistema portuario avancen en el objetivo de establecerse como plataformas logísticas del sur de Europa para la distribución de mercancías intercontinentales y continúen siendo una pieza clave de la economía. Para avalar esta afirmación basta señalar, según datos del ente Puertos del Estado, que el 87% de las importaciones y entorno al 50% de las exportaciones pasan por los puertos.

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras





(APBA) se sitúa un ejercicio más en el primer puesto del tráfico portuario con 74,7 millones de toneladas. Esta cifra supone un incremento mínimo respecto de 2007. El puerto de Valencia se encuentra en el segundo puesto con unos movimientos cercanos a los 60 millones, que representa un ascenso superior al 11%. Ello, unido al escaso incremento de los tráficos del Puerto de Barcelona (0,7%), hace que el puerto

valenciano se consolide en la segunda posición del ranking debido especialmente al espectacular aumento de los movimientos de mercancía general durante el pasado ejercicio. El Puerto de Bilbao con cerca de 39,4 millones de toneladas y un retroceso del 1,54% ostenta la cuarta posición y marca la línea descendente en el tráfico portuario que han experimentado dársenas como Tarragona (-8,3); Las Palmas (-2,7); o Gijón (-7).

Por incremento en el porcentaje del tráfico respecto de 2007 destacan —junto al ya mencionado puerto levantino— la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao con más del 16%, la de Cartagena con entorno al 7% y la de Ceuta con 5,4%. El resto de las autoridades presentaron balances negativos entre los que destacan la de Bahía de Cádiz (-31%) y la de Málaga (-26%).

### TRÁFICO REGIONAL

Por comunidades autónomas, Andalucía lidera el tráfico portuario aunque ha pasado de 124 a 117,8 millones de toneladas transportadas (24,9% del total nacional). La APBA sigue teniendo una importancia notable en la economía de la región al suponer 15% de total nacional más del 60% del tráfico portuario andaluz.

La Comunidad Catalana con 84,8 millones está en la segunda posición con un 17,9% del tráfico nacional. Barcelona continúa consolidándose como puerto de referencia en el transporte de pasajeros y de cruceros. En el primer segmento ha experimentado un aumento del 12,4% al transportar más de 3,2 millones de







pasajeros que han llegado a la ciudad condal utilizando este tipo de transporte y en el segmento de cruceros es líder con 885 atraques de buques en su puerto que suponen un incremento cercano al 8%. Por su parte el puerto de Tarragona ha notado la desaceleración económica que se refleja en el descenso del transporte de graneles líquidos; segmento de vital importancia para esta dársena.

La Comunidad Valenciana con 76 millones de toneladas transportados, que suponen el 8% de aumento respecto a 2007, se coloca como tercera comunidad por volumen de tráfico a nivel nacional. El cuarto puesto es ocupado por los puertos canarios que movieron 44,1 millones de toneladas que destacan, tras Barcelona, en el segmento de tráfico de pasajeros y en el número de cruceros que atracan en las islas. El quinto puesto del ranking lo ocupa las autoridades portuarias vascas con 44,1 millones de toneladas transportadas.

### TRÁFICO POR SEGMENTOS

Los datos finales del balance del ente Puertos del Estado muestran que el descenso más significativo por tráficos se debe a la disminución de los graneles sólidos—cereales y carbón, con un 13 por ciento menos que en 2007. Por su parte, el volumen de tráficos en el segmento de los graneles líquidos —petróleo, productos químicos y combustibles entre otros— experimentó un incremento del 2,3 por ciento respecto del ejercicio anterior ascendiendo a 153,9 millones de toneladas. Las mercancías generales también cerraron el ejercicio en posi-

tivo al incrementar sus tráficos en un 1,4 por ciento.

El segmento de mercancía general, como viene siendo habitual, lidera los tráficos con 203,5 millones de toneladas, aunque ha ralentizado su crecimiento del 8 por ciento de 2007 al 1,4 del pasado año. Esta cifra representa casi el 43% del total. Este tipo de tráficos encuadrados en la tarifa 4 y 5 son los que producen más







valor añadido. La Autoridad Portuaria de Valencia ha desbancado a la de Bahía de Algeciras de la primera posición al mover más de 48,2 millones de toneladas que suponen un ascenso cercano al 20%. Después está Algeciras con 47,5 y Barcelona con 34,9 millones de toneladas. El puerto catalán cierra el ejercicio con un descenso del 0,7 por ciento marcando la línea de pérdidas de tráficos para los que siguen en la clasificación. Así, Las Palmas pierde más del 2 por ciento; Bilbao cae más del 2,5 por ciento; Baleares desciende casi el 9 por ciento en este segmento; y Santa Cruz de Tenerife pierde entorno al 15 por ciento. El puerto de Málaga destaca en este segmento ya que en un año ha perdido casi un tercio de sus tráficos de mercancía general quedando en poco más de 3,1 millones de toneladas. La otra cara de la moneda la representa el constante aumento que ha experimentado A Coruña con más de un 22,4% de aumento que se añade al 33% que subió el pasado ejercicio respecto de 2006.

Los graneles sólidos como carbón destinado a las centrales térmicas o cereales cayeron más del 13% hasta las 101 mil toneladas. Las dársenas de Gijón y Tarragona, en primer y segundo puesto por volumen de tráfico, han sufrido descensos en torno al 8%. Entre las variaciones negativas más destacables están las de Bahía de Algeciras y la de Cádiz con retroceso del 40% y el 52% respectivamente. El segmento de graneles líquidos incrementó sus tráficos un 2,3% hasta alcanzar cerca de 154 millones de toneladas y sigue liderado por Bilbao con 23 millones que suponen en torno al 15% del total nacional. Bahía de Algeciras y Cartagena están en el segundo y tercer puesto respectivamente con algo más de 20 millones de toneladas. Tarragona, situado en el cuarto puesto, ha perdido cerca de un 8% de tráficos.

En lo que respecta al tráfico de contenedores— contabilizados el total de contenedores







con o sin mercancía— el puerto de la capital del Turia es el líder con 3.597.215 Teus. Esta cifra representa un incremento de más del 18%. En segunda posición se coloca el puerto gaditano con un movimiento de 3.324.364 Teus. En este segmento se da la paradoja de que el puerto levantino lidera el segmento debido al notable crecimiento del tráfico de trasbordo (contenedores sin mercancía que suponen 1,58 millones de los casi 3,6), mientras que Bahía de Algeciras se coloca en segundo lugar debido a la bajada del número de contenedores transportados a pesar de la subida de los contenedores que viajan conteniendo mercancía. El aumento del tráfico de contenedores tanto con mercancía para nuestros puertos como en tránsito subraya la buena posición geográfica de las dársenas del Sistema Portuario como plataformas logísticas y de conexión de las rutas transoceánicas.

El tráfico de pasajeros, sumados los de línea regular y los de cruceros, aumentó el 4,5% y el 1,8% respectivamente llegando a los 27,5 millones de personas transportadas. En este segmento destacan las líneas regulares que conectan los puertos de la península con los de Ceuta y Melilla, y las Islas Baleares y Canarias. Por las instalaciones de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Baleares pasaron casi 5,7 millones de pasajeros, por las instalaciones de Bahía de Algeciras más de 5 millones y por los puertos de la AP de Santa Cruz de Tenerife 4,6 millones. Por las instalaciones de los puertos de Barcelona, Ceuta y Las Palmas pasaron 3,2, 2,5, 1,3 millones respectivamente.

En lo que respecta al tráfico de cruceros en 2008 se contabilizaron un total de 3.612 que suponen un incremento del 1,83%. En este segmento de tráficos destaca el puerto de Barcelona con 885 cruceros que representan un incremento del 8%. Las Islas Baleares están en la segunda posición seguidas por las Las Palmas.

## Medidas anticrisis

**El Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, intenta ponerse a resguardo de la crisis mediante la implementación de medidas que suavicen el ajuste a que se ven sometidas las empresas del sector por el descenso en el comercio internacional. En esta dirección desde el ente público se han dado a las Autoridades Portuarias tres directrices: primera, reducir al máximo los gastos corrientes; segunda, acelerar las inversiones previstas en los puertos para 2009 y 2010; y la tercera, congelar la subida de las tasas durante este ejercicio.**

**Para potenciar el papel que los puertos tienen sobre la economía de su área de influencia o hinterland es necesario invertir en la modernización de las instalaciones y los servicios que se prestan en los puertos lo que redundará en un servicio más eficaz y barato. De esta forma, el impulso de las inversiones previstas supone alentar proyectos de infraestructura en los puertos con ayudas económicas procedentes tanto del sector público (UE, Fomento, CC. AA., y las propias Autoridades Portuarias) como privado aportado por empresas operadoras (navieras, petroleras, etc.) que van utilizar estas infraestructuras.**

**Entre los planes de inversión de puertos hay que destacar el de**

**Bahía de Algeciras con más de 500 millones de euros. De ellos 153 corresponden a inversiones de la Autoridad Portuaria para el 2009 y el resto proceden de la iniciativa privada. Otro puerto que está realizando una inversión récord es el de Tarragona. La llegada del operador global de contenedores DP World junto al crecimiento de la demanda de las empresas ya instaladas en sus muelles han llevado al puerto a realizar la mayor inversión en infraestructuras de su historia (80 millones de euros). Las instalaciones del Puerto de Bilbao van a recibir 54,4 millones de euros durante el presente año, tras haber invertido 68,8 millones el pasado ejercicio. Estas cantidades están siendo destinadas a la construcción de dos nuevos muelles en Zierbena, encuadrados en la tercera fase de ampliación del puerto en el Abra Exterior.**

**Este esfuerzo inversor tiene como objetivo el mantenimiento y mejora de la oferta portuaria para adecuarse a la futura demanda de tráficos. La Unión Europea, por su parte, también se suma a este esfuerzo. consciente de la importancia del sector portuario para dinamizar la economía, ha destinado ayudas hasta 2013 por valor de 2.567 millones de euros para el desarrollo de proyectos de mejora que impulsen el sector.**



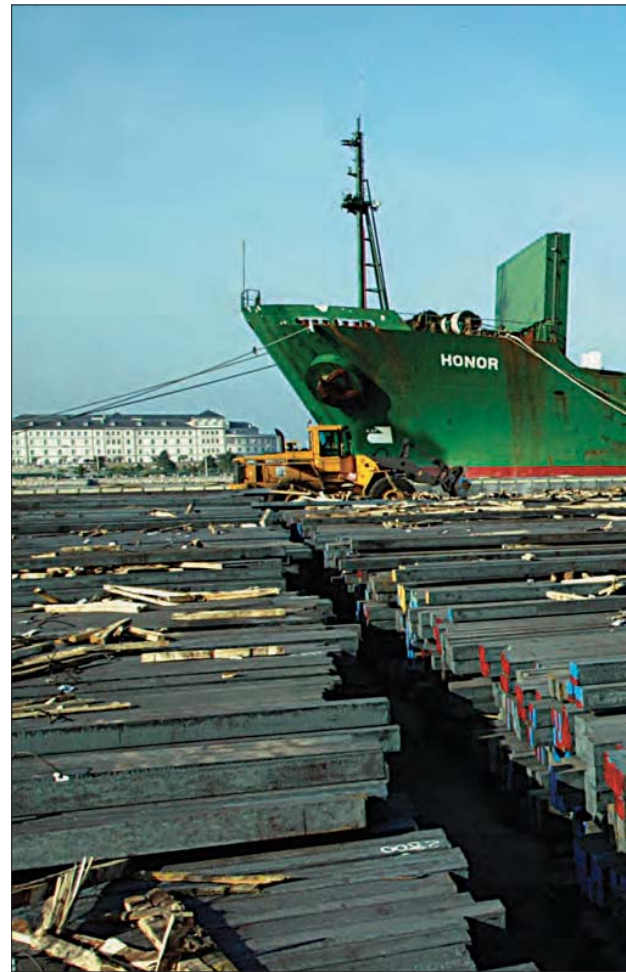


En este apartado es destacable el notable aumento porcentual de cruceros —un 81%— que atracan en el puerto de Bilbao. La dársena vasca pasa de los 21 barcos del 2007 a los 38 de 2008.

### **PESCA FRESCA**

Las descargas de pesca fresca descienden por segundo año consecutivo por encima del 5,5 por ciento; así, el balance de 2008 se cierra con algo más de 216 mil toneladas.

El puerto de Vigo se mantiene con 88.870 toneladas como líder de descargas de pescado fresco, a pesar de haber experimentado un descenso de casi un punto porcentual respecto al año anterior. Este segmento ha sufrido una caída cercana al 6 por ciento. En el segundo puesto con más de 32 mil toneladas se sitúa el puerto de A Coruña que, por el contrario, mantiene durante el último lustro una tendencia al alza aunque ésta no suponga una amenaza a la hegemonía viguesa. Esta diferencia en la tendencia de las descargas entre los dos puertos gallegos puede deberse a que en la lonja de A Coruña el pescado consigue mejor precio en primera venta provocando un efecto llamada. A este factor hay que añadir que las principales centrales de compra de las grandes superficies están presentes en el puerto coruñés. En la tercera posición está Bahía de Cádiz con 17.648 toneladas, que suponen un descenso superior al 18 por ciento respecto de 2007.



### **Tasas Portuarias**

*Las tasas que aplican las Autoridades Portuarias, como recoge el artículo 14 de la Ley 48/2003, son exigidas por la utilización privada o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales.*

*De acuerdo con la norma, las tasas se clasifican en:*

*Tasas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario son las siguientes:*

- *Tasa a pagar a la Autoridad Portuaria por ocupación privativa del dominio público portuario que se realiza en virtud de concesión o autorización. En este apartado se incluye tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias tales como:*

- *Tasa al buque cuya cuantía de-*

*pende de variables como la forma de atraque del buque (de costado, de punta, de boya, etc.); número de escalas; tipo de navegación; etc.*

- *Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.*

- *Tasa del pasaje cuya cuantía depende de si el pasaje es de pasajeros que utilizan una línea regular (entre los puertos de las Islas Canarias) o turistas que disfrutan de un crucero turístico. También pagan tasas los vehículos de motor tipo motocicletas, automóviles o autocares.*

- *Tasa de mercancía que se clasifica dependiendo del tipo de mercancía y según el tipo de transporte. En la actual norma existen cinco grupos de mercancías.*

- *Tasa de pesca fresca.*

- *Tasa a pagar a la Autoridad Portuaria por aprovechamiento del do-*





*minio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios recogida en el art. 28 de la Ley 48/2003. La prestación por terceros de servicios y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario estará sujeta a la autorización y al pago de la correspondiente tasa.*

**Tasa por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias que incluyen:**

- Tasa por servicios generales.
- Tasa por servicios de señalización marítima.

*El art. 26 de la norma contempla que cada Autoridad Portuaria aplique anualmente a las cuotas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, en función de su rentabilidad de explotación, un coeficiente corrector idéntico para todas ellas.*

*En lo que se refiere a la seguridad jurídica de las tasas puesta en dura por un dictamen de la UE, desde el ente Puertos del Estado se han tomado tres medidas: la primera, facultar a las cada autoridad portuarias la capacidad para establecer las tasas dependiendo de sus compromisos de inversión y los gastos de explotación. De esta forma el proyecto de Ley ahora en el Congreso permitirá al enclave portuario que ajuste sus gastos de gestión bajar sus tasas creando un ámbito de competencia interportuaria. Este es el caso de la Autoridad Portuaria de Bilbao que plantea una rebaja de sus tasas del 3,1. De esta manera se pondrá punto final a situación actual en la que las Autoridades Portuarias no recogen los frutos de su eficacia ni sufren las pérdidas de la ineficacia.*

En este segmento, llama la atención el puerto de Gijón que en un ejercicio ha reducido su volumen de descargas de 12.700 a poco menos de 6,2 mil toneladas. Esta reducción de más del 50 por ciento en esta lonja del Principado contrasta con el volumen de descargas en el puerto de Avilés, que ha incrementado cerca de un 15 por ciento situándose en 11,9 mil toneladas. Así las cosas, Gijón desciende tres posiciones pasando de ser el cuarto puerto por tráfico de pesca fresca a ser el séptimo de la red portuaria.

Aunque la descarga de pesca fresca no supone más que 1 por ciento del valor total de las descargas en el sistema portuario español, en los puertos del Cantábrico-noroeste —especialmente en los gallegos— tiene gran importancia por el valor económico que genera. Según estimaciones de los puertos gallegos las descargas de pescado significaron más de 675 millones de euros con los consiguientes puestos de trabajo que genera tanto en el puerto como en su área de influencia.

### **EL TAMAÑO IMPORTA**

En cuanto a los puertos se refiere, hay que subrayar que los tres grandes puertos (Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona) han tenido balances positivos, especialmente el puerto de la ciudad del Turia que cerró 2008 con un incremento superior al 11 por ciento. Estos buenos resultados han amortiguado un mayor descenso del tráfico total de mercancías. Cabe señalar, entre las caídas más notables, a los puertos de Cádiz y Málaga con descensos del 32 y del 24 por ciento respectivamente. De los datos se desprende que tres de cada cuatro autoridades portuarias registraron descensos en sus tráficos y que los grandes puertos han aguantado mejor los primeros embates de la caída del comercio mundial.

Las estadísticas oficiales de Puertos del Estado no reflejan con claridad la situación de la industria naviera que ha visto como tanto el tráfico de graneles sólidos como de mercancía contenerizada se ha reducido considerablemente en el primer trimestre de 2009. Esta circunstancia se debe a que hasta mayo de 2008 se mantuvo la tendencia alcista del transporte de carga y, a partir de ese momento, la tendencia cambió. Así, la caída de los últimos meses del año se vio compensada con el crecimiento de los primeros meses. Ahora, la parálisis que afecta al comercio internacional está reflejándose ya en la cuenta de resultados de las empresas que empiezan a tener problemas para hacer frente a sus obligaciones financieras, en el caso de buques de pabellón español, debidas a la modernización de las flotas que han llevado a cabo en los últimos años. ■

**J. M. SALAMANCA**



*La crisis ha llegado también a la náutica de recreo y la XI edición del Salón Náutico de Madrid ha podido tener constancia de ello. Las matriculaciones y las ventas de embarcaciones deportivas y de recreo que, en los últimos años, han alcanzado cifras prometedoras, registran ahora un vertiginoso descenso. Una situación que ha llevado a las Asociaciones del sector a solicitar a la Administración un plan de choque que evite perder los más de 115.000 empleos que lleva aparejados la actividad.*

# MALOS TIEMPOS para la náutica de recreo

El Salón Náutico de Madrid ha sufrido también el temporal de la crisis. La náutica de recreo, al igual que otros sectores, ha visto caer su negocio considerablemente durante el último año. Prueba de ello es que el número de expositores que han acudido a la cita madrileña en esta edición se ha reducido considerablemente. La Feria, desde su puesta en marcha hace once años, ha peleado por consolidarse como escaparate cualificado del mercado de la náutica deportiva española e internacional, un esfuerzo que en esta edición se ha visto frenado considerablemente. Un claro ejemplo de ello es que han participado 80 empresas y astilleros, mientras que el año pasado se reunieron en la capital 210 fabricantes, con lo que también el espacio desti-



nado para la exposición se ha visto reducido considerablemente.

Esta industria, que venía registrando un sólido crecimiento desde 2002, ha visto caer sus cifras en casi un 20%, en 2008. Para Alfonso de Borbón, director de la Feria, "la crisis ha parado en seco la buena salud de la industria náutica. Hemos pasado de los años de bonanza económica, que llevaron a la cumbre a este mercado, a un momento en el que nadie invierte en barcos". Un descenso que está afectando a todo el sector y que es especialmente acentuado entre las firmas españolas, cuyas ventas cayeron un 21% frente a los productos de factura internacional, que perdieron un 11%.

Por el contrario, a la sombra de esta crisis se ha desarrollado un mercado alternativo com-





Salón Náutico

## Según la Asociación Nacional de Empresas Náuticas, el sector genera 115.000 empleos en España. El 70% de los barcos matriculados en España son de importación

sector. Los 22.000 visitantes que se acercaron hasta la Feria de Madrid entre el 11 y el 15 de marzo pudieron contemplar, como en ediciones anteriores, las últimas propuestas de barcos, tanto a vela como a motor, embarcaciones rígidas y semirrígidas, canoas, kayacs, tablas de windsurf, accesorios y electrónica náutica. Además, los aficionados recibieron información de primera mano sobre las propuestas lúdicas que ofrece el sector del ocio náutico español: programaciones de regatas, propuestas de las distintas escuelas náuticas y Federaciones, sugerencias para contratar charter náutico, etc.

Aunque el número de matriculaciones cayó casi un 22%, Madrid sigue siendo un mercado importante para el sector, ya que su cuota de ventas se mantiene en el tercer puesto del ranking por Comunidades Autónomas, con un 8,32%. Esta clasificación la encabeza Cataluña, con un 13,3%, seguida de Baleares que, con una cuota de 12,3%, es la única Comunidad Autónoma que no registra retroceso en sus ventas.

### LA SOSTENIBILIDAD, CUALIDAD AÑADIDA

En busca de la notoriedad perdida como consecuencia de la contención del consumo, la edición del Salón Náutico de este año apostó por añadir a sus propuestas el factor de la sostenibilidad. El contacto directo con la naturaleza y, por tanto, el respeto y cuidado que ésta requiere se conjugan ahora para hacer de las actividades lúdicas en el mar una actividad aún más respetuosa con el medio ambiente. Por ello, la presentación de motores totalmente catalizados, que permiten eliminar un 98% las emisiones de CO<sub>2</sub>; los motores eléctricos de 6 kw que ofrecen las mismas prestaciones que un diésel de 20 CV; o la presentación al público de las mejoras introducidas por las marinas de Ports de Les Illes Balears, donde se han creado cerca de un millar de amarres flotantes y desmontables, son algunas de las novedosas pro-

puesto por multitud de pequeñas marcas que suponen, en conjunto, un 20% de la oferta náutica, cuyos resultados han sido positivos. Esto se debe, según la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), al efecto mercadillo que se produce en estas épocas en perjuicio de los establecimientos oficiales.

Sin embargo, lo que no decae es el interés por la náutica deportiva y por conocer las últimas novedades de ocio que ofrece el





Ana Murguía

la crisis, las pérdidas experimentadas el pasado año ha caído como un jarro de agua fría en el sector. Las matriculaciones de barcos, tanto a motor como a vela o de embarcaciones neumáticas, han descendido en un porcentaje bastante alto de enero a diciembre de 2008. Quitando las neumáticas semirrígidas, que son el único segmento que registró un crecimiento del 3,2%, el resto de la oferta náutica cosechó importantes descensos en sus ventas, entre los más preocupantes el 43% que retrocede las ventas de motos de agua.

Como es lógico, en coyunturas como la actual, las embarcaciones de esloras medias y bajas son las que mejor soportan la crisis y, por tanto, las más demandadas. En concreto, los barcos de 12 a 15 metros cayeron un 3,9%, frente al 33,5% que perdieron las embarcaciones de entre 125 cc y 250 cc y el 35% que retrocedieron las de más de 500 cc. Puede decirse que el año pasado, la demanda más fuerte se orientó hacia los barcos de menos de 8 metros con una potencia no superior a los 65 cv.

Especialmente en estos momentos, el sector de la náutica deportiva y de recreo insiste en demandar ayudas para su industria. De hecho, en la última Asamblea General de Asociación Nacional de Empresa Náuticas (ANEN), que agrupa al 90% de las sociedades del sector, los participantes reiteraron al Estado su petición para que se implique en los problemas de un sector industrial que, según la citada Asociación, aporta 5.536 millones de euros al Valor Añadido Bruto Nacional y mantiene ocupadas a 115.000 personas.

En España, las embarcaciones de recreo de más de 8 metros de eslora tienen que pagar un 12% de su precio por el impuesto especial de matriculación, una cantidad a la que hay que añadir el IVA correspondiente. Para ANEN esta tributación *única en Europa y desmesurada para los barcos de recreo se debería de suspender para tratar de reactivar el mercado y salvar el empleo que genera la industria náutica*. La Asociación pone el ejemplo de Italia o Francia, cuyos gobiernos han apoyado al sector con medidas fiscales y con una legislación específica. Prueba de ello, según ANEN, es que el 70% de los barcos matriculados en España son de importación.

Considerando que el sector atraviesa uno de los peores momentos de su historia –en enero y febrero de 2009 las ventas han descendido un 53% respecto al año anterior– ANEN ha concretado sus peticiones a la Administración en tres puntos fundamentales: un plan de ayuda al sector; la suspensión temporal del impuesto de

puestas ecológicas que se pudieron ver en la XI edición del Salón Náutico de Madrid.

Durante estos días se presentó también la división de “Catamaranes ecológicos” entre los que, con sus diferentes esloras, destaca el Spirited 380 ECO, un catamarán a vela y propulsión eléctrica que está desarrollando el centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) con el apoyo de la Fundación Innovamar.

Además, el display multifunción serie C panorámico, las velas Membrana o los nuevos materiales sintéticos para las cubiertas, son algunos ejemplos de cómo se están aplicando las nuevas tecnologías al sector.

### **BARCOS DE PEQUEÑA ESLORA**

Como ya se ha señalado, 2008 no ha sido un buen año para la náutica deportiva y de recreo, y no parece que en 2009 la perspectiva vaya a cambiar. Aunque ya en 2007 se empezó a intuir





matriculación por un período de, al menos, dos años; y, por último, el desarrollo de un marco legal propio y diferenciado del de los buques mercantes.

Según estima la *European Committé for Professional Yachting* (Comité europeo de náutica de recreo profesional) las empresas españolas están dejando de ingresar 600 millones de euros al año debido a la restrictiva legislación existente, y como consecuencia se han dejado de crear entre 15.000 y 20.000 empleos en torno a este negocio.

Desde el Ministerio de Economía y Hacienda han confirmado a esta revista que *de momento no hay nada planteado* sobre este impuesto ya que *no está demostrado que nuestra tributación a este respecto sea menos ventajosa* que la de nuestro vecinos y que, en todo caso, *la tributación debería de plantearse en su conjunto, ya que el IVA español es más bajo que el de estos países*. Así, España aplica un 16% frente al 20% de Italia y el 19,6% de Francia.

En todo caso, la polémica no es baladí. No podemos olvidar que España es uno de los países líderes del mundo en turismo, el segundo de la Unión Europea con más kilómetros de costa y que, además, cuenta con un clima muy favorable para la práctica de deportes náuticos lo que la convierte en un destino preferente de los amantes del mar.

Las posibilidades de negocio y empleo que ofrece la náutica deportiva en España fue el tema elegido por la Asociación Española de

## ***El año pasado la demanda se orientó hacia barcos de 8 metros, con una potencia no superior a los 65 cv***

Grandes Yates (AEGY) para su exposición dentro del Foro del Mar, celebrado en el marco del Salón Náutico de Madrid. Considerando el apoyo que desde países del arco mediterráneo se está dando a sus respectivas industrias náuticas y de recreo, los representantes de AEGY afirman sentir envidia especialmente porque es en esta zona donde se concentra el 70% de los yates grandes que hay en el mundo. Según esta Asociación, las posibilidades de empleo y, por tanto, la generación de riqueza que aporta, por ejemplo, el chárter náutico tampoco está considerado convenientemente por nuestra legislación que, aunque sí contempla exenciones fiscales, éstas sólo se aplican a barcos de hasta 15 metros de eslora. Para Diego Colón, presidente de AEGY, nuestra Administración *debe darse cuenta del potencial económico que está detrás de esta actividad y, por lo tanto, de que con medidas legislativas favorables, como las adoptadas por Francia e Italia, se podría impulsar este sector en España y generar un volumen de negocio y de empleo muy importante*. En este sentido, ponen como ejemplo de gestión la experiencia del Polo Náutico, creado por la Cámara de Comercio e Industria de Niza que, en los tres años que lleva funcionando, ha conseguido generar un volumen de facturación directa de 1.061 millones de euros, 3.108 empleos y la creación de 700 empresas en torno a este negocio. ■

**A. MUNGUÍA**

## Censo de los fondos marinos andaluces

**La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía acaba de efectuar un censo de las especies existentes en los ecosistemas litorales de esta Comunidad. Sus fondos marinos, en los se han detectado 1.950 especies distintas, se sitúan entre los más ricos de Europa.**



S.V. Jiménez Gutiérrez

*Posidonia oceanica*

**O**chenta y siete especies de invertebrados en peligro y 81 ecosistemas distintos, junto a las 1.950 especies censadas en los fondos marinos de los ecosistemas litorales andaluces, hace que dichos fondos se encuentren entre los más ricos de Europa. Este es el caso de los volcanes de fango del Golfo de Cádiz, o los bancos de arena, bosques de algas, las praderas de *Posidonia oceanica* frente a las costas malagueñas. Recientemente se hallaron 13 nuevas especies de gusanos marinos en el Golfo de Cádiz.

Este último censo se ha centrado en el mejor conocimiento de los invertebrados. Estas especies ya han sido incorporadas al "Libro Rojo de los Invertebrados en Andalucía", una

cifra muy por encima de la que en principio se previó en los catálogos de especies amenazadas español y andaluz, por lo que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino trabaja para incrementar la protección de estos hábitat, muy inferior a la desarrollada actualmente en los ecosistemas terrestres. También se localizaron 87 especies amenazadas, la mayoría de ellas moluscos y corales.

Sobrepesca, vertidos y la mala utilización de las artes de pesca constituyen las principales amenazas para estos ecosistemas.

### **LOS FONDOS DE LA PALMA**

En la isla canaria de La Palma se está realizando también un trabajo de inventario de sus fondos marinos, cuya principal amenaza proviene,

en este caso, de la pesca furtiva. El trabajo lo están realizando técnicos de la Reserva de la Biosfera de La Palma, dentro del Proyecto Marcopalma, y han detectado la existencia en esta Isla de treinta especies en peligro de las 450 incluidas en el catálogo de Especies Amenazadas de Canarias.

Al mismo tiempo, la Reserva de la Biosfera pondrá en marcha una campaña orientada a sensibilizar y concienciar a la población sobre la necesidad de preservar los recursos de la Isla. El material divulgativo diseñado será distribuido por los centros docentes. El gerente de la Reserva, Antonio San Blas, ha destacado que el estudio del ecosistema marino de La Palma "era una asignatura pendiente". ■



## Los cerqueros con base en Barbate vuelven al caladero marroquí

**Los barcos cequeros que cuentan con una de las veinte licencias de pesca establecidas por La Unión Europea para pescar en el caladero marroquí volvieron a sus aguas después de abandonarlas el pasado octubre por la escasa rentabilidad de las capturas. La vuelta de estas embarcaciones con las bodegas llenas de cajas de boquerones ha devuelto la esperanza a los pescadores y la actividad a un puerto y a una lonja que parecían aletargados desde el pasado mes de octubre.**

La escasa rentabilidad que produjo la pesca a armadores y marineros de los diecisiete cerqueros que tienen sus base en la localidad gaditana de Barbate el pasado mes de octubre hizo que ninguna de las embarcaciones renovara su licencia para faenar durante el primer trimestre del año. El alto precio del gasoil (en septiembre y octubre de 2008), unido a las cerca de seis horas de travesía y sumado al bajo precio obtenido por el pescado en primera, hizo que los armadores decidieran no renovar la licencia y ahorrarse de esta manera en torno a los 4.500 euros de media que tiene que abonar cada barco por trimestre. Esta circunstancia no sólo ha afectado a los marineros, también la han notado la lonja, la fábrica de hielo y las empresas de suministro que han visto cómo caía su facturación.

Ahora, con la renovación de las licen-

cias y la vuelta a puerto de alguno de los cerqueros con las bodegas llenas de cajas de boquerones, la normalidad ha vuelto a todas las dependencias del puerto. Las primeras descargas de seis barcos que alijaron más de 5.000 cajas de diez quilos de pescado alcanzaron los 3,5 euros en primera venta. Todo indica a que las circunstancias que llevaron a abandonar la pesca en aguas marroquíes han cambiado: el precio del combustible ha caído, el caladero se ha recuperado y el precio que alcanza el boquerón en la subasta proporciona un respiro a las maltrechas economías de los pescadores. Además, desde la cofradía se muestran esperanzados debido a la firma de un convenio firmado con Marruecos por el cual los barcos que faenan en aguas marroquíes descargarán su pesca en Barbate y su lonja comercializará las capturas obtenidas. ■



Jesús Salamanca

## BREVES

### ◆ El ex patrón mayor de Ferrol ante el juez

Francisco Bastida, ex patrón mayor de la Cofradía de Ferrol, declaró ante el juez por supuestos delitos de malversación de fondos. Bastida, que estuvo al frente de la corporación más de una década y fue sustituido por Julio Videira al ser intervenido el pósito por la consultora Sace, alegó ante el juez que los desajustes en las cuentas bancarias estimados en más de 600.000 mil euros se deben a donaciones de marisco y pescado a instituciones como el Ayuntamiento, la Guardia Civil o al equipo de fútbol de la localidad para que celebraran fechas señaladas. También sostuvo, como ya lo ha hecho en repetidas ocasiones, que la denuncia del director general de Pesca, Miguel López Siero, se debe a la animadversión que existe entre ambos.

### ◆ Juan Riva accede a la cúpula de ECSA

El presidente de la Asociación Nacional de Navieros de España (ANAVE), Juan Riva, asumirá la vicepresidencia de la Asociación de Navieros de la Comunidad Europea (ECSA) el próximo mes de mayo, y la presidencia de la organización en junio de 2011, tal y como ha acordado por unanimidad su comité directivo. Riva será el primer presidente español de este organismo, que agrupa a 24 asociaciones nacionales de navieros de 22 países de la UE más Noruega (hay dos asociaciones en Italia), y que en total controla más del 41% del tonelaje total de la flota mercante mundial.

### ◆ 200 millones para financiar astilleros

El Consejo de Ministros del 17 abril aprobó un acuerdo por el que insta al Instituto de Crédito Oficial (ICO) a habilitar una línea de crédito de 200 millones de euros para financiar las necesidades de los contratos de construcción de buques de pequeños y medianos astilleros. El importe máximo que podrá solicitar cada astillero no superará los 30 millones de euros y el tipo de interés que se aplicará será el de referencia del ICO más un margen de intermediación del 2,2%. El plazo para solicitar esta línea de crédito es hasta el 15 de diciembre y



## BREVES

ASTURIAS



se tendrá que devolver en tres años más uno de carencia del principal.

### ◆ Nueva responsable de Pesca en la Xunta

Tras las elecciones de marzo, el actual Presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, decretó la estructura del Gobierno gallego, cesando a los consejeros del anterior Ejecutivo y nombrando a los nuevos. Rosa Quintana Carballo se sitúa al frente de la Consejería del Mar. Coruñesa, doctora en biología, fue delegada de Pesca en Vigo y directora general de Innovación y Desarrollo Pesquero de la Consejería de Pesca e Asuntos Marítimos.

### ◆ Retirar ayudas a quienes incumplan las normas

La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo se mostró favorable a retirar las ayudas públicas a aquellos barcos que incumplan las normas pesqueras. En el futuro, estos infractores podrán ser penalizados por el carné con puntos. Con esta medida, lo que se pretende es evitar situaciones como el de la empresa Vidal Armadores que, a pesar de actuar ilegalmente, recibió tres millones de euros en ayudas por parte de la Administración española.

### ◆ El pescado más caro de España

La empresa Mercasa examinó el pasado mes de febrero más de 4.100 establecimientos de 56 ciudades para comparar los precios de la cesta de la compra. Del estudio, publicado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se desprende que la ciudad en la que el pescado se vende más caro es Gerona, y Córdoba es la capital de provincia en la que se puede comprar más barato.

De acuerdo con el estudio, comprar pescado en la costa no es más barato que comprarlo en el interior; aunque el informe no entre a valorar la calidad del producto, ya que uno de los problemas más importantes a la hora de llevar a cabo el muestreo de precios fue la estandarización de los productos comparados. En el ámbito provincial, los precios más baratos están en los



## La Comisión Europea niega más fondos para El Musel

*La Unión Europea (UE), a través de su órgano de decisión, la Comisión Europea, tras ser informada por la Dirección General de Mercado Interior, ha rechazado conceder más fondos comunitarios para financiar el sobrecoste que ha supuesto la ampliación del puerto asturiano de El Musel. De esta forma, la UE, siguiendo la norma de que las decisiones políticas no contradigan los análisis técnicos, no cofinanciará con 135 millones de euros los más de 216 millones más el IVA de sobrecoste que va a suponer la ejecución de las obras.*



una denuncia formulada por Los Verdes, argumentando que el modificado propuesto por la Autoridad Portuaria de Gijón a través de Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento no se ajusta a las excepciones previstas por las normas comunitarias sobre contratación pública sin concurso ni publicidad, ha llevado a la Dirección General de Mercado Interior a dictaminar desfavorablemente sobre la petición de nueva financiación a través de Fondos de Cohesión para afrontar el sobrecoste de las obras que se están realizando en El Musel.

La notificación rechazando la cofinanciación, enviada al Ministerio de Economía y Hacienda a mediados de abril, deja a la Autoridad Portuaria sin más de la mitad de los 216 millones de euros más IVA necesarios para afrontar los pagos del sobrecoste de la obra

del puerto. Esta notificación, por otro lado, acepta la modificación en lo referido a los plazos para el cumplimiento de las obras; lo que significa que los primeros fondos aportados para la financiación de las obras no serán reclamados.

El Musel, un puerto especializado en el segmento de graneles sólidos como carbón y mineral de hierro, está desde algo más de un lustro en un proceso de adaptación para diversificar sus tráfico adaptándose a la nueva realidad que pasa por el tráfico de mercancías contenerizadas. Esta adaptación parece ahora más necesaria, ya que la crisis económica ha hecho disminuir la actividad industrial del área de influencia del puerto (altos hornos de Arcelor-Mittal) y debido a ello se ha producido la caída de más del 20 por ciento del tráfico de graneles sólidos. ■



## El IEO evalúa los recursos pesqueros mediterráneos

**El Instituto Español de Oceanografía (IEO) finalizó, el pasado día 18 de abril, la primera parte de la campaña anual de evaluación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo, destinada a adecuar la Política Pesquera Comunitaria a las condiciones en este mar.**

Desde el buque "Cornide de Saavedra", investigadores del Centro Oceanográfico de Málaga, con la colaboración de investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y de las Universidades de Barcelona y Málaga, iniciaron el día 8 de abril la primera parte de la campaña MEDITS, con una duración de diez días, bajo la coordinación del investigador del IEO de Málaga Luis Gil de Sola. El objetivo principal de esta campaña es evaluar los recursos pesqueros demersales del Mediterráneo para obtener los índices de abundancia (número de individuos por kilómetro cuadrado) de las principales especies comerciales.

También se estudiará la distribución geográfica de los recursos; se obtendrán datos sobre las tallas de las especies en el mar, lo que indicará la composición de edades de las poblaciones de cada especie; así como otros aspectos biológicos y ambientales.

Estas campañas de evaluación de re-

ursos pesqueros se iniciaron en 1994, repitiéndose desde entonces todos los años. Gracias a la información recopilada durante este tiempo, se podrá mejorar el conocimiento de los recursos marinos explotados, de los ecosistemas en los que se realiza la pesca, de los sistemas pesqueros de explotación y de las interrelaciones existentes entre ellos. Con todos los datos recogidos, y la colaboración del sector pesquero, se podrán explotar racionalmente los recursos existentes en España, la Comunidad Europea y en el ámbito de las Comisiones Internacionales y Organizaciones Regionales Pesqueras.

La realización de la campaña MEDITS forma parte del Plan de Recopilación de Datos Pesqueros, y se basa en la obtención de información pesquera y biológica de las especies comerciales en las lonjas y flotas. Los análisis y datos obtenidos en esta campaña servirán para adecuar la Política Pesquera Comunitaria a las condiciones del Mediterráneo. ■



Cornide de Saavedra

## BREVES



supermercados y los más caros en los mercados municipales. En este caso, la calidad del producto en estos últimos es más alta que la de las grandes superficies.

### ◆ Disminuye la sardina en el Cantábrico

Tras la finalización de la primera parte de la campaña oceanográfica realizada desde el Thalassa en el Cantábrico, en la que se cubrió la zona que va desde Vigo a Gijón, los investigadores franceses y españoles que van a bordo detectaron un importante descenso en el stock de sardina. Así, a la grave situación por la que atraviesa el boquerón en el Cantábrico se uniría ahora la preocupación por el de la sardina. De momento, la escasez de esta especie estaría centrada en aguas litorales de Portugal y Galicia, a la espera de los resultados de la segunda parte de la campaña, que cubrirá el resto de la costa cantábrica hasta Francia.

### ◆ Especies de interés en el Atlántico Suroccidental

La Secretaría General del Mar ha finalizado la campaña realizada a bordo del buque "Miguel Oliver" Atlantis 2009, en colaboración con el IEO, en la que se han estimado los índices de abundancia y biomasa de especies bentónicas como el calamar, la pota, la merluza o el granadero en el Atlántico Suroccidental. Los científicos también han realizado un estudio de la estructura demográfica de las poblaciones, un muestreo biológico de las comunidades capturadas y la observación de las condiciones oceanográficas.

### ◆ Compensación por la prohibición de pescar anguila

IU de Andalucía ha solicitado al Parlamento andaluz medidas sociales para paliar la situación económica de las familias que se verán afectadas por el decreto que regulará la pesca de la anguila europea. Según el diputado regional de IU, Ignacio García, la Junta de Andalucía debe resolver además el "verdadero problema de fondo" que afecta a toda la cuenca del Guadalquivir: la turbidez y la salinidad del río.

# Enfermedades autoinmunes

**Cansancio, sensación de malestar crónico, pérdida de apetito, dificultades para incorporarse, miembros inflamados, fiebre alta y sangrado. Estos son algunos de los muchos y variados síntomas que pueden estar anunciando el padecimiento de distintas enfermedades autoinmunes, cuando las defensas del organismo se convierten en sus atacantes.**

La lista de enfermedades autoinmunes es amplia; ya se han identificado más de 100 y afectan en torno al 5-8% de la población mundial. Debido a la poca especificidad de sus síntomas, el diagnóstico entraña dificultades y puede demorarse. En estas enfermedades, el diagnóstico precoz es crucial para evitar daños importantes.

## ¿EN QUÉ CONSISTEN?

Son aquellos trastornos en los que nuestras defensas o sistema inmunológico funcionan de un modo anormal reaccionando frente a algunas

células de nuestro cuerpo como si fueran “enemigos” y, por tanto, dañándolas.

Este desajuste puede afectar sólo a un tejido, a un órgano o a varios y acaban incluso produciendo cambios en los tejidos.

Los órganos y tejidos más afectados, habitualmente, son: la piel, los músculos, las articulaciones, los glóbulos rojos y otros componentes de la sangre y algunas glándulas como el páncreas o la tiroides.

Los trastornos autoinmunes pueden clasificarse en dos grandes categorías:

a) Los que afectan a un sólo órgano o tejido (se dice que son localizados). Entre las más frecuentes podemos citar:

ENFERMEDAD	ORGANO-TEJIDO AFECTADO
DIABETES MELLITUS TIPO 1	Islotes del páncreas
TIROIDITIS DE HASHIMOTO, ENFERMEDAD DE GRAVES	Tiroides
ENFERMEDAD CELIACA, ENFERMEDAD DE CROHN, COLITIS ULCEROSA	Tracto gastrointestinal
ESCLEROSIS MÚLTIPLE*, SÍNDROME DE GILLAIN-BARRÉ	Sistema nervioso central
ENFERMEDAD DE ADDISON	Tejido adrenal
CIRROSIS BILIAR PRIMARIA, COLANGITIS ESCLEROSANTE, HEPATITIS AUTOINMUNE	Hígado

\* Existe todavía cierta controversia acerca de si la Esclerosis múltiple puede considerarse una enfermedad autoinmune.

No obstante, hay que tener en cuenta que el efecto de ciertos trastornos autoinmunes localizados puede, sin embargo, ser sistémico (general), por acción indirecta sobre otros órganos.

b) Los que afectan a múltiples órganos (enfermedades autoinmunes sistémicas). Entre ellos se encuentran:

ENFERMEDAD	ORGANO-TEJIDO AFECTADO
ARTRITIS REUMATOIDEA	Articulaciones; con menor frecuencia, pulmones y piel.
LUPUS ERITEMATOSO SISTÉMICO	Piel, articulaciones, riñones, corazón, cerebro, células rojas sanguíneas, otros.
ESCLERODERMIA	Piel, intestinos, con menor frecuencia, pulmón.
SÍNDROME DE SJÖGREN	Glándulas salivales y lacrimales, articulaciones.
SÍNDROME DE GOODPASTURE	Pulmones y riñones.
GRANULOMATOSIS DE WEGENER	Senos nasales, pulmones, riñones.
POLIMIALGIA REUMÁTICA	Grupos musculares importantes.
ARTERITIS DE LA TEMPORAL O DE CÉLULAS GIGANTES	Arterias de la cabeza y el cuello.



En ciertas ocasiones, un individuo puede presentar más de un trastorno autoinmune; por ejemplo, pacientes con enfermedad de Addison a menudo presentan Diabetes de tipo 1, y personas con colangitis esclerosante a menudo presentan colitis ulcerosa o enfermedad de Crohn

### ¿CUÁLES SON LAS CAUSAS?

El origen de las enfermedades autoinmunes es, todavía hoy, desconocido. Aunque no hay unanimidad al respecto algunas teorías afirman que, junto a una predisposición genética, pueden ser debidas el efecto de algunos microorganismos (virus, bacterias, etc.) y/o el de algunos medicamentos.

### ¿CÓMO SE DIAGNOSTICAN?

La suma de una serie de circunstancias propias de estas enfermedades:

- que se caracterizan por presentar un amplio espectro de manifestaciones clínicas que no son específicas y que pueden aparecer en otras enfermedades

- que aunque son más frecuentes en mujeres pueden afectar a ambos sexos y a todos los grupos de edad

añade dificultad a su diagnóstico, y hace que, en muchos casos, éste se retrarde.

El diagnóstico de estas enfermedades se basa en la realización de:

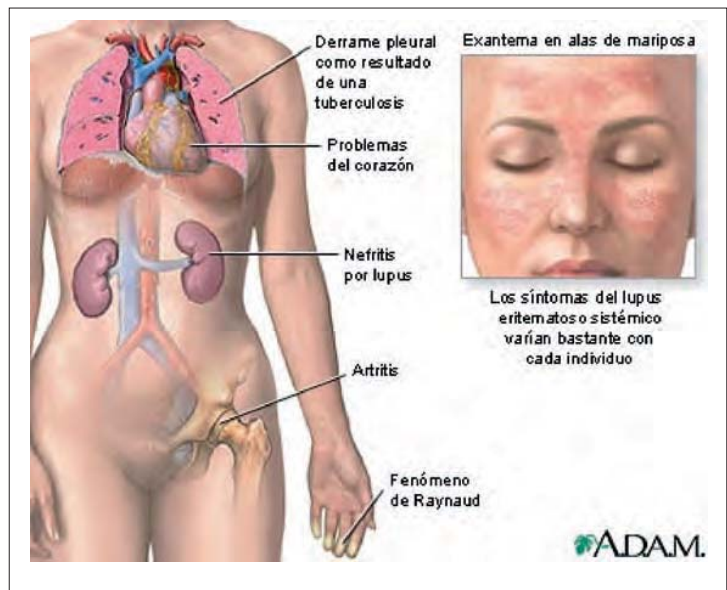
- un interrogatorio clínico, conocido como anamnesis o historia clínica, que generalmente conlleva una exhaustiva batería de preguntas dado que los síntomas que presentan los afectados apenas tienen relación unos con otros, (“tengo las manos hinchadas”, “no puedo levantar los brazos”, “me suele sangrar la nariz”, “estoy muy cansado”, “se me cae el pelo”, “no puedo apoyar la cabeza”, “necesito ayuda para levantarme”) y por lo tanto, es posible que el paciente no les haya concedido importancia y los haya pasado por alto.

- A continuación, es fundamental la realización de una exploración clínica en la que es indispensable que participen profesionales de varias disciplinas: internistas y, dependiendo de la enfermedad de que se trate reumatólogos, cardiólogos, neurólogos, nefrólogos, hematólogos, inmunólogos clínicos, dermatólogos, etc. En algunos hospitales españoles se han creado desde hace algunos años unidades de enfermedades autoinmunes o servicios con especialistas que se dedican enteramente a la atención, docencia e investigación en estas enfermedades.

- Pruebas de laboratorio que permiten descartar otras posibles enfermedades o dolencias.

- Pruebas complementarias

- Histología o Biopsia que no siempre es posible realizar, pero que, si es posible, confirma el diagnóstico.



### TRATAMIENTO

1º) Corrección de cualquier deficiencia causada por la enfermedad autoinmune. Por ejemplo, la administración de las hormonas que no están siendo producidas por una glándula, tal como la tiroxina en una enfermedad autoinmune del tiroides, o la insulina en la diabetes tipo I. En las enfermedades autoinmunes que afectan a la sangre, el tratamiento puede implicar la sustitución de los componentes de la sangre mediante transfusión.

2º) Disminución de la actividad del sistema inmunitario. Los medicamentos habitualmente utilizados son los corticosteroides. Enfermedades más severas pueden tratarse con inmunosupresores más potentes (ciclofosfamida, azatioprina, metotrexato). Sin embargo, estos medicamentos pueden dañar rápidamente tejidos cuyas células están en proceso de división, como la médula, por lo que han de utilizarse con precaución.

3º) En algunas enfermedades autoinmunes se utiliza el tratamiento con inmunoglobulina intravenosa para reducir los complejos inmunes circulantes.

4º) Algunas formas suaves de enfermedades autoinmunes reumáticas se tratan aliviando los síntomas con antiinflamatorios no esteroideos.

5º) Se están investigando terapias biológicas que actúan más específicamente en el sistema inmunitario, pero la introducción de muchas de ellas aún es muy reciente o bien se hallan en fase experimental. ■



**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

## El "Juan de la Cosa", pieza del Museo Marítimo de Santander

El Instituto Social de la Marina ha donado al Museo Marítimo de Santander una maqueta del buque sanitario "Juan de la Cosa" en donde se encuentra otra del primer buque sanitario del organismo "Esperanza del Mar". Según el consejero de Cultura de la Comunidad cántabra, Francisco Javier López Marcano, se trata de una reproducción "fidedignísima" realizada por el maquetista Pedro Blanco a una escala 1:100. Gracias a este tipo de donaciones y al esfuerzo de particulares y entidades públicas, "se está haciendo un museo cada vez mayor, más atractivo, más interesante y más vivo", dijo el consejero.

La directora del ISM, Pilar López-Rioboo, que se trasladó a Santander para hacer la entrega simbólica del barco al museo, declaró que el "Juan de la Cosa" daba tranquilidad a las familias de los marineros al estar "conectado al hospital de Valdecilla las 24 horas del día, durante los 365 días del año".

Por su parte, el delegado del Gobierno en Cantabria, Agustín Ibáñez, destacó que al convertir al "Juan de la Cosa" en pieza de museo se da "el protagonismo que merece al ángel de la guarda de los pescadores".

Este buque sanitario presta servicio a los más de 9.500 tripulantes de los 960 barcos de las flotas que faenan en aguas del Cantábrico y del Atlántico Norte. "Los trabajadores de la mar se sienten más seguros cuando están a cientos de millas de la costa porque saben que este buque, dotado del mejor material médico y los más modernos sistemas de

diagnóstico, está preparado para prestarles asistencia", señaló Ibáñez. Para el delegado del Gobierno en Cantabria es un honor que Santander sea la base del "Juan de la Cosa". Un buque que además está bautizado con el nombre de un "insignie marino" santiañés.

El "Juan de la Cosa" mide 75 metros de eslora, 14 de manga y 7,20 de puntal. La maqueta tiene la misma dimensión que el barco original pero a una escala realizada en centímetros. Está construida en madera maciza, plastificada por fuera para imitar el acero del original. Su autor invirtió dos meses y medio en hacer tres maquetas iguales a partir de 70 planos del original.

Durante un mes, las maquetas del "Juan de la Cosa" y del "Esperanza del Mar" se han expuesto en el vestíbulo del Museo Marítimo para darlos a conocer a los visitantes.



Por la izquierda José Luis Casado Soto, Agustín Ibáñez, Francisco Javier López Marcano, Pilar López-Rioboo, Rafael Puente y Pedro Blanco, ante la maqueta del "Juan de la Cosa"

## Nuevo director provincial del ISM de Almería

Hilario Obrero Godoy es el nuevo director provincial del ISM en Almería. Cordobés, de 31 años, ocupaba hasta ahora el puesto de Letrado de la Administración de la Seguridad Social en la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social en Barcelona. Anteriormente desempeñaba el mismo puesto en la Dirección Provincial del INSS en la Ciudad Condal. Es representante en Cataluña de la Asociación de Letrados de la Administración de la Seguridad Social. Ha preparado parte del temario oficial de las oposiciones al CSLASS así como a los aspirantes a dicha oposición y colaborado en periódicos y revistas especializadas como autor de artículos de opinión y trabajos de investigación en temas jurídicos.

## Fe de erratas

En el número 479 de MAR, correspondiente al mes febrero, se publicaba un reportaje sobre la expedición del Oceana Rangers "Desde el Pacífico hasta el Mediterráneo". En dicho reportaje se facilitaba una dirección para solicitar el libro sobre la expedición, titulado "12.000 millas en defensa de los mares", en el que se deslizaron unas pequeñas erratas. Por ello, y para los interesados en hacerse con esta publicación, a cambio de un donativo para apoyar próximas campañas de Oceana, les aclaramos que pueden dirigirse al correo electrónico [mlopez@oceana.org](mailto:mlopez@oceana.org) o llamar al teléfono 91 144 08 80.

## José M. González, vicepresidente del Comité Ejecutivo del RAC

La Asamblea General del Consejo Consultivo Regional (RAC) del Mediterráneo ha elegido al secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, José M. González Gil de Bernabé, como vicepresidente del Comité Ejecutivo de este organismo cuya función es debatir sobre la gestión de las pesquerías en estas aguas, aportando sus opiniones y recomendaciones sobre la política de pesca de la Comisión y de los Estados miembros.

El RAC del Mediterráneo es el séptimo comité de este tipo que existe a nivel europeo tras los del Mar del Norte, del Mar del Báltico, el de aguas suroccidentales, el de poblaciones pelágicas y el de aguas lejanas.





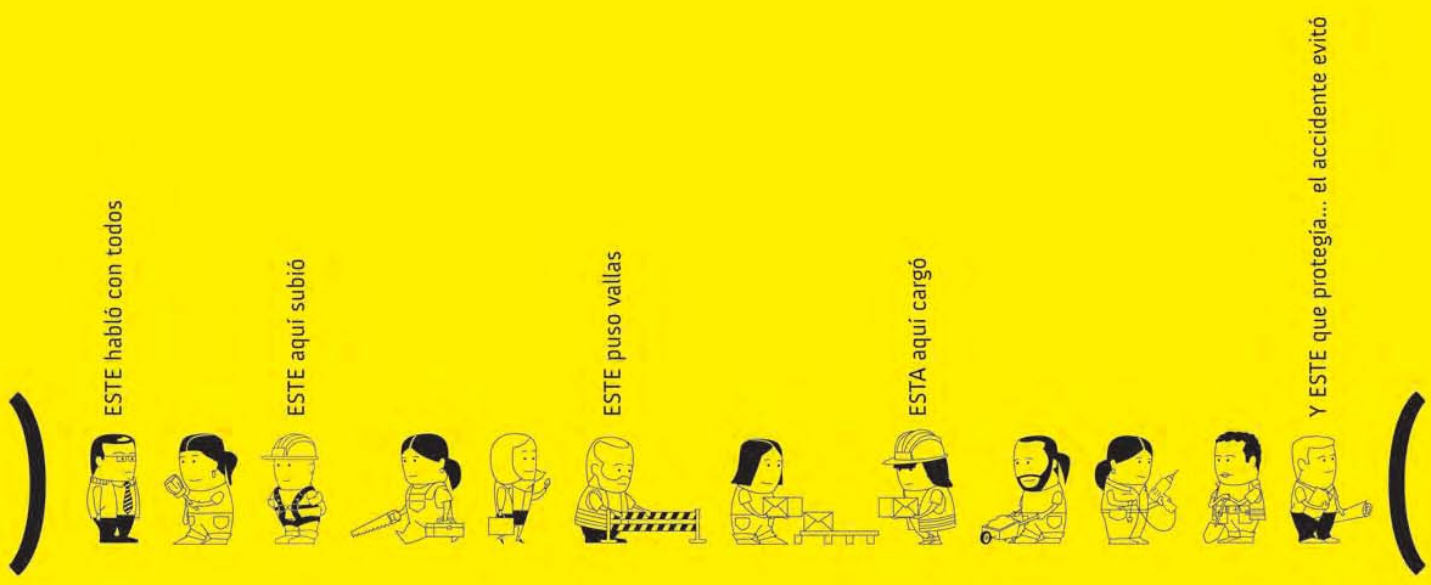
# Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

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

**Dirección Provincial de Huelva**





La prevención, nuestra mejor empresa



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN



INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO