

Mar



Nº 494
Julio 2010

Bruselas plantea un mayor ajuste en las cuotas pesqueras

Cerrado el caladero de la anchoa

Asamblea de Anave

Bajó la actividad en la marina mercante



Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
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

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN

INICIATIVA DE ESTUDIO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

2000 INICIATIVA
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Cuotas de pesca, manda la prudencia

La Comisión de la Unión Europea acaba de hacer pública la comunicación sobre las posibilidades de pesca que se deben aprobar a finales de este año para su aplicación en 2011. El documento no es ninguna propuesta sobre el Total Admisible de Capturas (TACs) y cuotas, pero sin embargo constituye una clara toma de posición de la Administración comunitaria sobre por dónde deberán ir la próximas negociaciones.

En la parte positiva, la Comisión señala la existencia de algunos datos alentadores en el desarrollo de las pesquerías en el ámbito comunitario. Según los datos manejados por Bruselas, se ha reducido el número de caladeros al borde de la sostenibilidad o con problemas de agotamiento y se ha logrado, en algunos casos, una recuperación de las posibilidades de pesca, lo que pondría de manifiesto la eficacia de las medidas adoptadas. Pero los mismos responsables comunitarios añaden que, en muchos casos, no hay datos lo suficientemente fiables sobre la realidad de algunas pesquerías y que es indispensable actuar con prudencia para evitar desandar el camino recorrido en los últimos años, y entre otras medidas, seguir apostando por los planes a largo plazo.

Al margen de este ligero reconocimiento a la existencia de ciertos avances en el seguimiento y control de la política de pesca en aguas comunitarias, Bruselas hace en su comunicación un llamamiento a todo el sector para ponerse las pilas

y lograr que en 2015 todos los caladeros comunitarios se hallen en el marco de compromiso del Rendimiento Máximo Sostenible. Para la Comisión se está acabando el plazo y, ante la situación actual, es indispensable reforzar las medidas para lograr ese objetivo. Bruselas reconoce que los TACs aplicados en los últimos años han estado muy por encima de las posibilidades de pesca recomendadas por los informes científicos, aunque señala que se ha producido un sensible acercamiento entre ambas cifras y se apunta la necesidad de ir a un ajuste total entre ambas. Esa urgencia para ajustar posibilidades de pesca en los caladeros se concreta igualmente en la propuesta comunitaria para que, ante una determinada situación, las posibilidades de modificación de cuota de una a otra campaña puedan llegar al 30%.

En este escenario de acelerar el ajuste de las pesquerías a los caladeros se halla la posición comunitaria instando a todos los países miembros para aplicar desde el uno de junio las nuevas medidas de control en el Mediterráneo, o las decisiones sobre el cierre de varias pesquerías por haberse cubierto las cuotas.

De cara a las próximas negociaciones sobre las posibilidades de pesca en 2010, queda claro en la propuesta comunitaria que son más los retos que los logros. Y que, por encima de posiciones o intereses políticos de cada país o una determinada flota, se impone el interés de proseguir la recuperación de los caladeros. ■



VAMOS A NAVEGAR

Autora: Blanca Payeras.

Edita: Noray

Vamos a navegar, de Blanca Payeras, es un manual para aprender a navegar a vela. Un curso completo de navegación que les será de gran utilidad tanto a los que se aproximen por primera vez a este mundo, como a los que se dedican a su enseñanza. A la fácil comprensión del presente manual ha ayudado mucho, sin duda, la experiencia de la autora en el campo de la didáctica -estudió Magisterio-, unido a su gran experiencia como regatista e instructora de vela. En el terreno de la formación de técnicos, Blanca Payeras ha colaborado con las federaciones Española y Catalana de vela, impartiendo clases teóricas y como tutora de prácticas. También ha publicado numerosos documentos entre los que destacan los *Cuadernos de enseñanza*, publicados por el Comité Nacional de Enseñanza.

El objetivo principal del presente libro, según palabras de su autora, *ha sido llegar a conseguir una obra eminentemente didáctica, igualmente apta para ser utilizada por personas adultas y por niños*. Al entender que el libro debía de ir dedicado al mundo infantil, la embarcación básica a la que se refiere esta publicación es el Optimist, *si bien no es necesario decir que las ideas y principios generales son aplicables a cualquier tipo de embarcación*. También se ha considerado que la facilidad de comprensión y la claridad del texto eran fundamentales en un libro como éste.

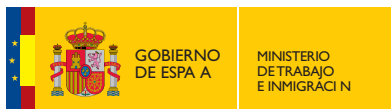
El libro comienza con un capítulo dedicado a “el barco y el viento”, pasando por “rumbo y efectos del timón”, maniobras, distintos tipos de navegación (ceñida, de través, al largo, en popa)... y pasando por capítulos como la puesta a punto, introducción a la regata. Todo ello ilustrado con numerosos dibujos a color que facilitan la comprensión de las explicaciones.

“Vamos a navegar”, publicado por la editorial Noray dentro de la colección Técnica de Navegación, tiene 112 páginas y se puede adquirir en librerías o a través de la web de la propia editorial www.noray.es al precio de 17 euros. ■



e n este número

Nº 494 - julio 2010



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Directora general:

Pilar López-Riboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. 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, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/Peza, 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

Diseño:

www.editorialmic.com

Imprime: Rotedic S.A.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-10-001-1

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.



6

Cuotas de pesca

Bruselas plantea para 2011 un mayor ajuste de las posibilidades de pesca



14

Caladero de la anchoa

La Administración decidió el cierre del caladero de la anchoa tras cubrir su cuota de pesca



40

Reforma laboral

El gobierno propuso al Parlamento la reforma laboral

- 6 Propuesta sobre política de cuotas
- 12 En vigor las medidas técnicas en el Mediterráneo
- 14 Cerrado el caladero de la anchoa
- 16 Resultados de la campaña
- 18 OIT, campaña en Senegal
- 20 Asamblea de Anave
- 26 Operación paso del Estrecho
- 30 Seguridad para la náutica deportiva
- 32 El ISM en la costera del bonito
- 34 Reunión en Bamio de la presidencia española en la UE
- 38 Premios Solidaridad
- 40 Propuesta del gobierno para la reforma laboral
- 46 Sociedad Española de Acuicultura
- 50 Congreso de los mayoristas de pescado
- 56 Robot para estudiar los fondos marinos
- 68 Puerto de El Musel
- 64 Banco de coral en el Cantábrico
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social

En el documento inicial para el debate sobre las cuotas en 2011

Bruselas propone reducir LAS POSIBILIDADES DE PESCA

Se atisban algunas noticias positivas en cuanto a la evolución de algunos caladeros en aguas comunitarias con menos poblaciones objeto de sobrepesca, en situación de agotamiento, con exigencias de cese de actividad o fuera de los límites biológicos. Es la parte más positiva. En la balanza contraria, la preocupación comunitaria de que se agota el tiempo, con el plazo marcado de 2015, para lograr que la actividad en todos los caladeros se ajuste a los criterios del Rendimiento Máximo Sostenible, RMS, para asegurar el futuro de la actividad de la pesca y de las zonas dependientes de la misma.

Estos serían algunos de los aspectos más importantes contenidos en el documento inicial elaborado por la Comisión dado a conocer a todo el sector y que se pretende sirva como base para los debates que se deben desarrollar en los próximos meses en todas las instancias de cara a la negociación de los TACs y cuotas para 2011 que se aprueban en diciembre.



Las negociaciones y el futuro acuerdo sobre las posibilidades de pesca para el próximo año en aguas comunitarias, siguiendo el documento elaborado por la Comisión, se basaría en siete ejes.

Primero, que las posibilidades de pesca se fijan en unos niveles por los que se garantiza una explotación sostenible de los recursos desde la perspectiva económica, medioambiental y social

Segundo, que las variaciones en las posibilidades de capturas, en la mayor medida de lo posible, deberían ser limitadas, nunca con cambios bruscos de un año para otro, tanto para asegurar una actividad estable de las flotas y del tejido económico que depende de las mismas, como para evitar cambios innecesarios en las cuotas

Tercero, que la política desarrollada en el ámbito comunitario se halle en línea con los compromisos asumidos por Bruselas para la reconstitución de las posibilidades de pesca y alcanzar los objetivos de Rendimiento Máximo Sostenible, RMS, para 2015

Cuarto, que se desarrollen los planes de pesca vigentes a largo plazo

Quinto, la reducción de la actividad de la pesca en caladeros sobreexplotados, así como la reconstitución de las poblaciones afectadas

Sexto, desarrollo de las políticas de pesca en base a los trabajos científicos acometidos por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca, CCTEP, con el asesoramiento del Consejo Internacional para la exploración del Mar, CIEM

Séptimo, el desarrollo de una política cauteladora para llevar a cabo una estrategia de sostenibilidad

Para los responsables comunitarios en política de pesca, Bruselas adoptó en su día una serie de compromisos sobre la recuperación y la sostenibilidad de los caladeros con el plazo marcado en 2015. A estas alturas, la Comisión reconoce que se ha pasado el tiempo y que no se están cumpliendo esos calendarios para lograr un RMS. Hay poblaciones que cuentan ya en la actualidad con

POBLACIÓN DEL ATLÁNTICO NORORIENTAL Y AGUAS ADYACENTES

	CUADRO 1. DICTÁMENES CIENTÍFICOS SOBRE EL ESTADO DE LA POBLACIÓN				NÚMERO DE POBLACIONES				
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	PROMEDIO
Fuera de los límites biológicos de seguridad	30	29	26	26	26	28	27	22	27
Dentro de los límites biológicos de seguridad	12	10	14	11	12	13	12	15	12
Se desconoce el estado de la población debido a la escasa calidad de los datos	48	53	53	57	58	55	57	60	55

	NÚMERO DE POBLACIONES								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	PROMEDIO
CUADRO 2. DICTÁMENES CIENTÍFICOS EN RELACIÓN CON LA SOBREPESCA									
Se conoce el índice de pesca de la población en comparación con el índice que generaría el rendimiento máximo sostenible			34	23	32	33	35	39	33
La población es objeto de sobrepesca			32	21	30	29	30	28	28
El índice de pesca de la población es el que produce el rendimiento máximo sostenible			2	2	2	4	5	11	4

	NÚMERO DE POBLACIONES								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	PROMEDIO
CUADRO 3. DICTÁMENES CIENTÍFICOS DE EMERGENCIA									
Dictámenes científicos que aconsejan el cese de la pesca	24	13	12	14	20	18	17	14	17

	NÚMERO DE POBLACIONES								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	PROMEDIO
CUADRO 4. DIFERENCIA ENTRE TAC Y CAPTURAS SOSTENIBLES									
Porcentaje en el que el TAC rebasa las capturas sostenibles ⁸	46%	49%	59%	47%	45%	51%	48%	34%	47%

	NÚMERO DE POBLACIONES								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	PROMEDIO
CUADRO 5. RESUMEN DE LOS DICTÁMENES CIENTÍFICOS SOBRE POSIBILIDADES DE PESCA									
Poblaciones cuyas dimensiones y mortalidad por pesca pueden preverse	40	34	40	31	29	30	34	36	34
Poblaciones para las que se dispone de dictámenes científicos sobre las posibilidades de pesca	59	52	54	65	61	62	63	60	60
Poblaciones para las que no se dispone de dictámenes científicos	31	40	39	29	35	34	33	42	35

POBLACIONES DEL MAR MEDITERRANEO

CUADRO 1 – DICTÁMENES CIENTÍFICOS SOBRE EL ESTADO DE LAS POBLACIONES DEL MEDITERRÁNEO	Nº	%
Fuera de los límites biológicos de seguridad	17	28,3
Dentro de los límites biológicos de seguridad	25	41,7
Se desconoce el estado de la población debido a la escasa calidad de los datos	18	30,0
Poblaciones totales (de 16 especies)	60	100

Especies clasificadas con arreglo a los criterios anteriores	16	15,7
Otras especies no incluidas debido a la escasísima calidad de los datos	86	84,3
Especies consideradas	102	100

CUADRO 2 - DICTÁMENES CIENTÍFICOS EN MATERIA DE SOBREPESCA DE LAS POBLACIONES DEL MEDITERRÁNEO	Nº	%
La población es objeto de sobrepesca	25	54,3
El índice de pesca de la población es el que produce el rendimiento máximo sostenible	21	45,7
Se conoce el índice de pesca en comparación con el índice que generaría el rendimiento máximo sostenible	46	76,7
Se desconoce el índice de pesca en comparación con el índice que generaría el rendimiento máximo sostenible	14	23,3
Poblaciones totales (de 16 especies)	60	100

Especies clasificadas con arreglo a los criterios anteriores	16	15,7
Otras especies no incluidas debido a la escasísima calidad de los datos	86	84,3
Especies consideradas	102	100

planes a largo plazo, unos en vigor y otros que se deben llevar a cabo, así como la necesidad de su revisión para ajustar sus objetivos. Por el contrario, hay poblaciones que aún no disponen de ese tipo de planes y para las cuales sería indispensable ir adoptando medidas en los próximos cuatro años de forma progresiva para lograr esos objetivos en 2015. Con el mismo objetivo, Bruselas señala que desearía conocer las posiciones de las

Se mantendrá la política de reducir los límites de pesca para asegurar la viabilidad de los caladeros

partes afectadas por la política de pesca sobre la posibilidad de delegar la gestión del Total Admisible de Capturas, TACs, a un país, cuando las mismas únicamente conciernan a ese país, siempre que haya los debidos controles sobre esa gestión.

En lo que se refiere al estado de los recursos, el informe de la Comisión señala la existencia de indicios positivos, aunque los mismos sólo se deben ver como un modesto inicio de una recuperación. Frente a este ligero optimismo, Bruselas señala que la recuperación de las poblaciones no está garantizada en absoluto y que es necesario perseverar en los esfuerzos para eliminar la sobrepesca.

Entre los datos manejados por la Comisión, en base a los datos proporcionados por los científicos, señala que las poblaciones que no son objeto de sobrepesca han pasado de dos en 2005 a once en 2010. En la misma dirección, el número de poblaciones para las que se aconsejaba el cese total de la actividad han pasado de 20 a 14 en el mismo periodo. Las poblaciones que se hallaban fuera de los límites biológicos de seguridad para las que se aconsejaba el cese total de la actividad de la pesca, han pasado de 30 a 22. Bruselas reconoce que los TAC asignados se han seguido fijando muy por encima de los niveles máximos aconsejados por los científicos,





pero que ese porcentaje ha pasado del 47% hasta un 30% en 2010. No obstante estos descensos, se considera indispensable seguir ajustando TACs a los datos de los científicos. La Comisión reconoce que se mantienen lagunas importantes sobre muchos caladeros a la hora de conocer la situación real de los mismos.

En un análisis por poblaciones o caladeros, el panorama que dibuja la Comisión de cara a las negociaciones de TACs y cuotas para 2011 sería el siguiente:

- Poblaciones pelágicas migratorias.-Las poblaciones de bacaladilla y de arenque en el Mar del Norte. Se considera existe un grave riesgo de deterioro para las poblaciones de caballa si no se mejora la gestión para esta especie. Esta situación de riesgos se achaca a la no aplicación de un plan a largo plazo en la UE con Noruega las islas Feroe

- Mar del Norte, Skagerrak y Kattegat es la zona donde, según los datos manejados

Aunque hay datos positivos sobre una ligera recuperación de algunos caladeros, la Comisión quiere cumplir sus compromisos en materia de sostenibilidad

por la Comisión se han registrado los mayores avances al descender el número de poblaciones fuera de los límites biológicos de seguridad de ocho a seis. En 2010, los TACs fueron un 17% superiores a los recomendados por los dictámenes científicos frente a una diferencia del 37% en 2009

- Oeste de Escocia, Mar de Irlanda y Mar Céltico. El nivel de TAC se sitúa un 49% por encima de los dictámenes científicos. Existe una situación de sobreexplotación por lo que se recomienda el cierre de 10 poblaciones. Igualmente existen dificultades para evaluar la situación de otras

- Golfo de Vizcaya y aguas atlánticas de la península ibérica. Hay evaluaciones sobre un total de 17 poblaciones de las que solamente el lenguado, en el Golfo de Vizcaya, se halla dentro de los límites biológicos de seguridad. Cuatro poblaciones son objeto de sobrepesca y otras dos, la merluza en la zona sur y la anchoa, se encuentran fuera de los límites bioló-

gicos de seguridad. Los TACs fijados estaban un 55% por encima de las recomendaciones de los dictámenes científicos y se aconseja el cierre de varias pesquerías. Se considera insuficiente el plan de gestión para la merluza sur donde se habría superado el TAC

- Especies de aguas profundas. Bruselas espera contar con nuevos dictámenes científicos este verano pero, en todo caso, se apunta por una reducción de las posibilidades de pesca

- Mar Báltico. Los TACs acordados en 2009 fueron un 22% superiores a las recomendaciones de los científicos y un 16% en 2010. Se apunta la necesidad de recortes, dada la situación existente de sobrepesca.

- Mar Mediterráneo. Bruselas, por medio de diferentes organismos científicos se halla en pleno proceso de evaluación de los recursos ante la inexistencia de datos fiables sobre el estado real de los caladeros. De las 40 poblaciones que han podido evaluarse, un 40% se hallan dentro de los límites biológicos de seguridad y el 60% fuera. Los niveles de sobrepesca afectan a más del 50% de las poblaciones evaluadas.

Los planes a largo plazo se consideran un instrumento importante para recuperar los niveles de capturas

Los TACs y cuotas fijados cada año han estado siempre muy por encima de las recomendaciones de los científicos

En conjunto, la Comisión considera que, en líneas generales, se han fijado unas posibilidades de pesca muy superiores a las capturas para el desarrollo de unas pesquerías sostenibles. En este escenario Bruselas plantea la necesidad de ajuste del esfuerzo pesquero.

Para el desarrollo de la Política Pesquera Común se considera que unos de los instrumentos fundamentales siguen siendo los planes a largo plazo, tanto los que afectan solamente a los caladeros comunitarios, como los que se desarrollan en aguas exteriores. En 2009 no entró en vigor ningún nuevo plan, pero para 2010 se contempla la aplicación de planes para anchoa y jurel occidental, para el eglefino en el oeste de Escocia, el arenque en el Mar Céltico, que continúe la revisión de los planes para la merluza del norte, la merluza del sur y la cigala y para el lenguado en el Golfo de Vizcaya y que se efectúe la evaluación del plan pluriannual para el bacalao en el Mar Báltico. Igualmente en 2010 se pretende seguir los trabajos para incluir más poblaciones en la gestión de caladeros a largo plazo, incluidas el salmón, las especies pelágicas





en el Mar Báltico y algunas pesquerías en el Mediterráneo.

Objetivo de la Comisión es seguir avanzando en los métodos de trabajo para lograr una mejoría de los caladeros, e incluso introducir modificaciones de los planes a largo plazo hasta lograr un Rendimiento Máximo Sostenible. En esta línea, la propuesta inicial comunitaria habla de que la limitación en los TACs pueda pasar del 15% hasta un 25%, para no poner en peligro los logros conseguidos en el pasado. En el caso de poblaciones con sobrepesca que se hallen fuera de los límites biológicos de seguridad, para lograr los objetivos marcados en 2015, desde Bruselas se maneja la posibilidad de que el ajuste pueda llegar al 30%. No hay una propuesta en relación con las poblaciones de las que no se tienen datos fidedignos. Finalmente, desde Bruselas se hace un llamamiento a los países miembros para que los mismos hagan un seguimiento y recopilación de datos sobre la actividad de la pesca para mejorar la información disponible en la Comisión ante la existencia de importantes lagunas en esta materia. En esta línea, a la hora de ver la actividad en los cala-

deros se considera importante saber el volumen de las capturas llevadas a cabo, pero es igualmente muy importante saber el volumen de los descartes, punto sobre el que quiere trabajar la Comisión de manera muy especial en la próxima campaña. ■

V.M.



Plena aplicación del Reglamento DEL MEDITERRÁNEO

El pasado uno de junio entró plenamente en vigor el llamado “Reglamento del Mediterráneo” por el que se aplican nuevas medidas en las prácticas de la pesca en esas aguas de cara a lograr una mayor sostenibilidad de esos caladeros. La comisaria de Pesca, María Damanaki ha insistido en que las medidas deben aplicarse ya en su totalidad en este momento, una vez finalizara el periodo transitorio e insta a los países miembros a actuar ya.

El “Reglamento del Mediterráneo” fue adoptado en 2006 con el fin de poner remedio a los problemas de sobreexplotación de esas aguas ante los estudios de los científicos, según los cuales, el 54% de las poblaciones de peces sufrirían sobrepesca. Este Reglamento era para su aplicación en todos los países miembros ribereños, si bien se acordó que el mismo no entrara plenamente en vigor hasta tres años más tarde para que los Estados se fueran preparando para su cumplimiento. Bruselas se lamenta, sin embargo, de que pasado ese plazo, la mayor parte de los países siguen sin tomar las medidas necesarias que hagan po-

El uno de junio acabó el periodo de transición de tres años para su entrada en vigor

sible el cumplimiento de las exigencias contempladas en la nueva reglamentación. La Comisión critica esta situación e insta a los países a actuar con urgencia para aplicar las medidas planteadas para garantizar la sostenibilidad de esas aguas.

“Los Estados miembros han tenido más de tres años para prepararse y cumplir las normas que ellos mismos aprobaron por unanimidad en 2006 mediante un compromiso que modificó la propuesta de la Comisión, más ambiciosa”, ha señalado la comisaria. “Resulta difícil de aceptar que los países miembros no quieran o no puedan aplicar hoy ni siquiera el compromiso de 2006. Estoy realmente decepcionada”.



Para la comisaria, la situación de varias poblaciones de peces en el Mediterráneo es alarmante y los pescadores tienen cada vez menos capturas. En su opinión, si las medidas acordadas en 2006 eran necesarias, en la actualidad tienen más razón para aplicarse e invertir la tendencia de unas prácticas pesqueras insostenibles y del empobrecimiento de los recursos marinos y todo el mundo debe asumir sus responsabilidades y respetar las normas acordadas.

Entre otros puntos, el Reglamento supone un avance en la integración de la dimensión ambiental en la política de pesca y contempla la creación de una red de zonas protegidas restringiendo la actividad de las flotas para proteger las poblaciones, así como los fondos marinos. Igualmente se contemplaba el establecimiento de nuevos métodos de pesca, distancias mínimas de la costa para faenar y nuevas reglas de juego sobre hábitats protegidos. La nueva normativa comunitaria dejaba la puerta abierta para que cada Estado adaptara la misma a situaciones locales concretas.

Según los datos en poder de la Comisión, algunas inspecciones recientes llevadas a cabo por Bruselas han permitido detectar infracciones graves en cuestiones como las mallas mínimas de pesca de las redes, el tamaño de los peces o las artes para la pesca selectiva. Bruselas esperaba igualmente que los países miembros hubieran cumplido con sus compromisos de presentar planes de gestión dentro de los plazos marcados o proceder a la designación de nuevas zonas protegidas.

En este momento, Bruselas insta a los países miembros a corregir esta situación desde una política de colaboración. No obstante, la Comisión advierte igualmente que, si se producen infracciones graves a la normativa en vigor, tomará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de ese Reglamento.

Los responsables comunitarios reconocen asimismo que la sostenibilidad de la pesca en el Mediterráneo no se puede gestionar de forma razonable recurriendo solamente a esta reglamentación y a la Unión Europea, y que también es fundamental la colaboración de organizaciones multilaterales como la Comisión Nacional de Pesca del Mediterráneo y de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico.



Bruselas insta a los países miembros al cumplimiento de las nuevas normas

Frente a este duro posicionamiento de la Comisión, desde el sector de la pesca en España se había reclamado un aplazamiento en la entrada en vigor de las nuevas exigencias. Ello no se ha conseguido, pero, desde la organización Cepesca se indica que en los últimos meses se han desarrollado los trabajos para adecuar redes y mallas a las nuevas normas. La resistencia más importante se ha centrado en las exigencias sobre el grosor de las cuerdas de las redes ya que al ser muy finas, se entiende que tienen el riesgo de rotura así como de causar desperfectos en los peces capturados. ■

V.M.

Al cubrirse el TAC de 5.400 toneladas fijado por la UE

LA SGM CIERRA LA PESQUERÍA DE LA ANCHOA

El pasado 10 de junio, la Secretaría General del Mar (SGM) del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino cerró la pesquería de la anchoa, al haberse cubierto el TAC de 5.400

toneladas asignado a la flota española en el Golfo de Vizcaya. Las discrepancias sobre la idoneidad de la pasada reapertura del caladero, tras varios años de cierre, siguen presentes a día de hoy.



Tras la sorpresiva reapertura del caladero de anchoa (ver MAR número 489, enero 2010), después de la campaña de investigación del pasado otoño -que los científicos no consideran representativa-, se estableció un TAC de 7.000 toneladas para las flotas de España y Francia. El acuerdo al que llegaron ambas Administraciones pesqueras, además del reparto de dicho cupo, establecía el inicio de las actividades pesqueras el 1 de marzo, con una parada para la flota de arrastre pelágico durante los meses de abril y mayo. España acaba de cubrir su cupo de 5.400 toneladas, por lo que la SGM, a través de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura,

ra, y tras la consulta y propuesta del sector e informadas las CC.AA. afectadas, dio por cerrada la pesquería. La flota pelágica francesa, que dispone de una cuota de 1.600 toneladas, continuará faenando hasta que cubra su cupo.

Se cubrió el cupo previsto pero no así otras expectativas, como el de la campaña en sí. La abundancia no ha sido la que algunos esperaban. Durante estos últimos días de campaña, tan sólo se encontraron cardúmenes de anchoa mediana, según los propios pescadores, que estimaban unas cuarenta anchoas por kilogramo. El precio tampoco ha acompañado, ya que la cotización en lonja ha sido más bien escasa. Volviendo a los últimos días de faena

antes del cierre, pescado llegado a la lonja que había sido capturado apenas dos horas antes, como señalan algunos arrantzales, se pagó en subasta a tan sólo 1,40 euros el kilo.

Como se señalaba anteriormente, la decisión de reabrir el caladero no fue compartida por todos los sectores. Se podía entender la importancia que para la flota que cubre la costera de la anchoa tenía esta decisión, pero se alzaron voces reclamando más "prudencia", ya que los sacrificios que había conllevado el cierre del caladero durante cinco años se podían ir al traste. Recordemos, como señalan los científicos, que estamos ante una especie de vida corta (raramente se encuentran ejemplares de más de tres años de edad), y que ocupa uno de los últimos peldaños en las escalas tróficas, con abundantes depredadores como la merluza, túnidos, cetáceos... y aves marinas. Entre otras voces autorizadas que cuestionaron la idoneidad de tal decisión cabe destacar la del subdirector del IEO, Eduardo Balguerías, quien en unas declaraciones a un medio de comunicación señalaba que "no digo que ha sido un error reabrir el caladero... Probablemente yo no lo hubiese reabierto; habría dado más tiempo para recuperar los stock."

SITUACIÓN DELICADA

A la influencia de la pesca sobre la delicada situación del stock, hay que sumar la importancia del medio ambiente y las condiciones hidrográficas en el crecimiento y la supervivencia de los alevines de anchoa en sus primeros meses de vida. También es relevante el nivel de la población reproductora, muy importante para la generación de buenos reclutamientos capaces de mantener la población.

Los datos que movieron a la reapertura del caladero, y el establecimiento de las citadas 7.000 toneladas de capturas, se basaron en los datos estimados en la campaña de otoño, y a la que los científicos otorgan un carácter orientativo, entre otras razones porque falta una serie histórica lo suficientemente representativa como para permitir contrastar los resultados con rigurosidad científica.

Aparte de que la campaña de primavera, cuya serie histórica se remonta a 1983, por lo que en este casi sí se pueden extraer conclusiones con fiabilidad científica, es que es en estas fechas cuando se puede estimar realmente la cantidad de alevines que han sobrevivido al invierno.

Durante los últimos días de campaña tan sólo se encontraron cardúmenes de anchoa mediana (unas cuarenta anchoas por kilogramo). El precio tampoco ha acompañado. Las últimas descargas se pagaron a 1,40 euros el kilo.

En el momento de redactar esta información aún no se conocen los resultados de las campañas de primavera (probablemente se hagan públicos a comienzos del mes de julio). Por un lado, de la campaña PELACUS, que realizan los investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO) a bordo del buque oceanográfico "Thalassa", dedicada a la evaluación de la población de pelágicos (entre ellos, la anchoa) y todo lo que afecta a su ecosistema.

Por otro lado, de la campaña BIOMAN, en la que científicos del Instituto de Investigación AZTI estudian los niveles de biomasa reproductora desde el buque "Emma Bardán", del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y del buque "Investigador", del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. En esta campaña, los científicos toman muestras para analizar la densidad y distribución de huevos y larvas de la anchoa y, con ello, determinar el área de reproducción y la biomasa reproductora de la especie, entre otros estudios oceanográficos. Esta campaña de la Secretaría General del Mar tiene su continuación en septiembre con la campaña JUVENA, para la estimación anual de abundancia de los juveniles de anchoa.

Así pues, pronto dispondremos de información sobre la situación del caladero y de las posibilidades de pesca en un futuro próximo. Mientras, los pescadores, tras dirigir su actividad de pesca hacia otras especies, como el chicharro, se adentraron de lleno en la costera del bonito. Se trata de su otra gran campaña, la que esperan que sea, al menos, tan buena como la del pasado año. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Boquerón (I. Mora)

La primera campaña en seis años

DEFRAUDA LA ESPERADA ANCHOA

La primera costera de la anchoa después de un lustro de veda deja un balance pobre: escaso pescado y precios que apenas cubren gastos. La historia se ha repetido a los largo de los todos los puertos pesqueros del caladero Cantábrico-noroeste. Así, la alegría de los tripulantes de los cerqueros al descargar en puerto las primeras capturas del pescado plateado cambiaba rápidamente en pesadumbre al comprobar el bajo

precio pagado en primera venta debido al desembarco de anchoa de otros países y a que las prisas por capturar el pescado antes de que se agote la cuota adelanta las salidas reduciendo el tamaño del pescado. Pero los contratiempos no duran mucho tiempo, puesto que la costera de la anchoa ya ha dado paso a la del bonito cuyos primeros ejemplares— como ya es norma— se han pagado a precio de oro.



La expectación generada por las primeras capturas de anchoa en el Cantábrico se transformó rápidamente en consternación debido al bajo precio obtenido en primera venta. La flota, en esta ocasión, se anticipó autoregulando las capturas de bocarte a 100 kilos por tripulante y día y la exclusión de los ejemplares inferiores a 20 gramos para alargar el período de captura de las 5.400 toneladas que Bruselas ha adjudicado a nuestro país. De esta forma, la flota pensaba obtener un buen precio por el pescado que justificara el trabajo.

Pero a pesar de las reuniones y los acuerdos, los pescadores del caladero Cantábrico y Noroeste, ante el miedo a que el cupo quedara agotado en las primeras semanas de la campaña como había ocurrido con la xarda, han adelantado sus salidas al mar trayendo a puerto anchoa de poco tamaño que no es apreciada por las conserveras y tiene que ser vendida para fresco obteniéndose un precio más bajo.

Posteriormente, al aparecer ejemplares de mayor tamaño, los representantes de los pescadores reunidos en Bilbao acordaron duplicar las capturas por tripulante y día. Pero aunque los barcos descargaron pescado de buen tamaño y calidad, todo apunta a que las conserveras que siempre han empujado el precio del pescado al alza para fabricar la anchoa se han abastecido con pescado que no procede del Cantábrico.

De esta forma, las 170 embarcaciones de bajura— mayoritariamente del País Vasco— que componen la flota han cerrado la campaña

ña antes del plazo decretado por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino tras alcanzar las 5.400 toneladas establecidas por Bruselas. En esta ocasión los pescadores no han pedido la ampliación de la cuota ya que son conscientes de la débil situación de la biomasa de la pesquería. Y, por que el precio del pescado no justifica el esfuerzo. Valga como ejemplo los 5 euros por kilo obtenidos por las primeras 100 toneladas descargadas por la flota vizcaína en Ondarroa de finales de marzo. En abril el precio fue más bajo. La situación en otros puertos no ha sido mejor. Las 634 toneladas de pescado vendidas en la lonja de Santoña alcanzaron un precio medio de 2,5 euros el kilo. Las de mayor tamaño se vendieron a 3 euros y las más pequeñas a 2 euros. En algunas lonjas vascas se ha parado la venta al caer el precio de la anchoa por debajo de 1 euro.

Todo apunta a que en próximas campañas los pescadores tendrán que acordar el retraso de la campaña para capturar anchoa de mayor tamaño (30 a 35 piezas por kilo) y negociar con las conserveras para que el bocarte del cantábrico recupere su espacio en el mercado —ahora ocupado por pescado procedente del Mediterráneo y el Adriático principalmente— perdido por no estar presente durante un lustro.

COSTERA DEL BONITO

Los primeros bonitos de la presente campaña ya han llegado a puerto. La primera marea en la que los barcos capturan los bancos de túnidos cerca de las Azores se ha convertido en una carrera en la que hay que volver a puerto entre los primeros ya que el precio de venta en lonja es desorbitado y justifica el esfuerzo.

Las embarcaciones de la flota vasca de bajura han arribado a los puertos gallegos —más cercanos a la zona de captura— con capturas que oscilan entre 1.5 y 3 toneladas de atún blanco. Los ejemplares grandes —de más de siete kilos— se subastaron en Burela en torno a los 12 euros el kilo y las partidas de ejemplares más pequeños rondaron los 9 euros: Así el precio medio de las primeras descargas ha sido algo superior a los 10 euros.

En Avilés, el primer lote de poco más de 230 kilos y ejemplares de gran tamaño alcanzó un precio de 45 euros el kilo. Como ya viene siendo habitual, el Esmeralda Tercero es



uno de los boniteros que compiten por llegar a puerto con los primeros ejemplares de la campaña. Llegó con 1,2 toneladas de pescado, tras una marea de tres semanas.

Pero en una campaña que durará hasta octubre y que cuenta tiene altibajos los precios de las primeras ventas y las cantidades vendidas no reflejan la realidad de la costera.

Durante los meses de campaña los 450 barcos autorizados por la Secretaría General del Mar contarán con el apoyo logístico de las embarcaciones Irmáns García Nodal y Sebastián Ocampo fletadas por la Conxellería do Mar que asistirán a la flota junto al buque hospital Juan de la Cosa del Instituto Social de la Marina. ■

J.M.S.

III reunión del Consejo Nacional de Diálogo Social de la Pesca y Acuicultura

LANZAMIENTO DE LA CAMPAÑA

por el Trabajo Decente en la Pesca en Senegal



El pasado 8 de abril tuvo lugar en Dakar la tercera reunión del Consejo Nacional de Diálogo Social de la Pesca Acuicultura (CNDSPA) que reúne a representantes del gobierno, empresarios y trabajadores de este sector. Entre los temas que se abordaron destacan: la formación de una intersindical de la pesca industrial/pesca artesanal, exponer los resultados del proyecto de formación FORPEX y analizar el impacto que genera la presencia de barcos rusos que pescan ilegalmente en aguas senegalesas.

Este foro, creado en el marco del Proyecto de la OIT para el Desarrollo Racional y Sustentable del Sector Pesquero (INT/07/16M/SPA), que se realiza gracias a la financiación la Secretaría General del Mar de España, está permitiendo recuperar la comunicación tripartita que había reducido sus espacios de diálogo desde el año 1970. Téngase en



cuenta que el último convenio colectivo fue firmado en 1976, coincidiendo con las huelgas en el sector, siendo considerado muy avanzado para la época. Desde esa fecha no ha habido ningún cambio en la negociación colectiva senegalesa a pesar de que el contexto económico ha ido cambiando y de que el Código de la Marina Mercante se ha modificado en dos ocasiones.

Además la reunión del CNDSPA sirvió para presentar dos actividades del Proyecto: el estudio de viabilidad que se ha realizado para el Ministerio de Agricultura Senegalés, sobre un régimen de protección social para la pesca artesanal (cuya aplicación piloto será objeto de otro artículo) y la Campaña por el Trabajo Decente en la Pesca. Difusión del Convenio 188 de la OIT sobre Trabajo en el Sector Pesquero, 2007.

Esta Campaña se va a desarrollar en Senegal hasta el 30 de mayo de 2010 en los principales pueblos de pescadores del litoral marino y fluvial. Para ello se han contratado y entrenado del 12 al 16 de abril a 3 formadores senegaleses. Además se ha publicado un manual de formación, un poster y una cartilla sobre el Convenio 188 de la OIT en francés y wolof, que analiza los principales aspectos de dicho Convenio y del CNDSPA, ya que este foro (el único que existe en Senegal) es un potente y práctico instrumento que debe animar a participar a todo el sector pesquero senegalés. Para ello los formadores de la Campaña, que participaron en su tercera reunión, muestran a los pescadores las virtudes del dialogo social y como éste, por medio del CNDSPA, puede servir para mejorar su situación laboral.

Durante la campaña se realizarán 34 sesiones formativas de aproximadamente 6 horas de duración para 50 participantes cada una, en las que también se explicará que es la OIT, como funciona su sistema normativo y el Proyecto de pesca, informando de los mecanismos de control de la Organización para su normativa internacional. Al cierre de este artículo, los asistentes a las sesiones de formación superaban las expectativas planteadas en un comienzo, con lo cual se han tenido que repetir localidades con el fin de que pudieran participar todos los pescadores que deseaban.

De acuerdo al análisis de diferencias realizado por el Proyecto y que constituye uno de los capítulos del recientemente publicado



Diagnostico Sociolaboral del Sector Pesquero de Guinea Bissau, Marruecos, Mauritania y Senegal, (2010) este último país debe realizar un especial esfuerzo en la reducción del trabajo infantil en la pesca artesanal, donde se estima de acuerdo a las investigaciones de nuestro estudio que un quinto de las tripulaciones de las embarcaciones artesanales como media son menores de 15 años, lo que representa más de 11.500 niños trabajando en la pesca. Por eso nuestra Campaña pondrá un especial acento en los temas referentes a la edad mínima para trabajar y seguridad en la pesca, otro de los aspectos claves.

Esperamos con esta Campaña contribuir a la reducción del trabajo infantil, a la mejora de las condiciones de trabajo en la pesca y a fomentar la participación de los trabajadores y pequeños empresarios de la pesca artesanal en el CNDSPA, a la vez que difundimos el Convenio 188 de la OIT, 2007, para que se conozca y se facilite el proceso de su eventual ratificación por Senegal. ■

PABLO XANDRI,
Coordinador Técnico Principal (CTP).

MARCELA CÁRDENAS,
*Encargada de Prensa
Oficina de la OIT en España.*



La Asamblea General de ANAVE celebró su 32ª convocatoria

32ª Asamblea de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

MEJORAR LA COMPETITIVIDAD, clave en la recuperación del sector

El pasado junio tuvo lugar en Madrid la 32ª Asamblea de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Madrid. Una ocasión que cada año los armadores españoles aprovechan para hacer balance de lo acontecido en los 12 meses anteriores en su sector. En esta edición, la palabra

“competitividad” estuvo muy presente en boca del presidente de la entidad, Adolfo Utor, que, entre otras cosas, solicitó la mejora de condiciones en el Registro Especial de Canarias y que tanto Administración como empresas y representación social se apliquen, conscientes de que los tiempos de privilegios y derechos consolidados han caducado.



La única garantía que nos puede permitir ganar el futuro para nuestros empleos, nuestras empresas, y nuestro país, es la capacidad de adquirir competitividad, por la vía de la productividad, la eficiencia, la innovación y la formación. (Adolfo Utor)

transporte marítimo; la normativa adoptada en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en la Unión Europea; y, por último, en la novedades en materia de política sectorial en España.

La recesión ha coincidido, como ya hemos comentado en anteriores ocasiones, con un momento en el que la cartera de pedidos de buques nuevos se encontraba en niveles históricos por lo que, a pesar de las cancelaciones y retrasos en las entregas, la flota mundial se incrementó en un 7%, con el consiguiente desfase entre la oferta y la demanda. Por el contrario, la flota mercante española se redujo en 20 unidades; es decir, un 6,8% del tonelaje de la flota controlada por navieras españolas.

TRANSPORTE SEGURO DE LOS HIDROCARBUROS

En el terreno medioambiental, los navieros españoles se muestran especialmente satisfechos. Y es que, el transporte marítimo de crudo y derivados del petróleo por mar está alcanzando unos niveles de seguridad cercanos al 100%, aún a pesar de que el tráfico por mar de este tipo de sustancias se ha incrementado. *Este es el resultado de 30 años de mejora continua de las normas de seguridad de los buques, de los mecanismos de control y, sobre todo, de una concienciación de la seguridad cada vez más afianzada en los armadores y en las tripulaciones de los buques*, afirmó Utor.

Igualmente, resaltó el compromiso de la Asociación que preside de colaborar en la reducción de los gases de efecto invernadero y recordó que, de entre todos los modos, el

Tampoco los navieros están contentos y no es para menos. Mientras la demanda del transporte marítimo internacional, también afectada por la crisis económica, perdía un 4,7%, en España, el comercio marítimo retrocedía más del triple, un 14,2%, según declaró el presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Adolfo Utor, en la clausura de la 32ª Asamblea General de la entidad.

Adolfo Utor, como hiciera su antecesor en el cargo, aprovechó la presencia en el acto de prácticamente todos los estamentos implicados en el sector, entre ellos, la secretaria general de Transportes, Concepción Gutiérrez, para desglosar los temas que más preocupan a la patronal naviera en este momento. Su intervención se centró en cuatro pilares fundamentales: la situación del mercado del

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Tipos de buques	Pabellón español (REC)		Otros pabellones		Total	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros y Obos	16	474.529	11	307.208	27	781.737
Graneleros	0	0	10	504.039	10	504.039
Carga General	18	60.014	15	71.005	33	131.019
Portacontenedores	8	88.905	5	43.038	13	131.943
Roll-on/Roll-off	19	264.027	4	29.341	23	293.368
Frigoríficos	6	20.008	8	24.655	14	44.663
Gaseros	11	760.652	1	1.692	12	762.344
Pasaje y ferries	52	491.191	17	430.736	69	921.927
Otros	20	112.931	26	266.968	46	379.899
TOTAL	150	2.272.257	97	1.678.682	247	3.950.939

Fuente: ANAVE

transporte marítimo es el que consume menos combustible por tonelada transportada y, por tanto, el que genera menos CO2. En este sentido, alabó los tres instrumentos impulsados por la OMI para promover una mayor eficiencia -Índice de Eficiencia Energética para buques nuevos, Indicador de Eficiencia Energética para buques en servicio y Plan de Gestión de la Eficiencia Energética en el buque (MAR nº 490)-.

En relación a la política adoptada por la Unión Europea, Adolfo Utor explicó las gestiones desarrolladas desde ANAVE, en colaboración con otras instituciones internacionales y la Dirección General de la Marina Mercante, para minimizar la incidencia de la exigencia europea de que los buques atracados utilicen combustibles con un contenido en azufre no superior al 0,1%. Una medida que afectaba principalmente a petroleros y metaneros -este último tipo de buque, con gran representación en el sector español-, ya que casi el 60% de las importaciones europeas de Gas Natural Licuado vienen a España.

La futura Ley de Puertos es un punto de llegada, no un objetivo en sí mismo, en la que habrá que profundizar para conseguir una mayor competitividad

IMPULSO AL REC

Para Adolfo Utor una de las prioridades para las navieras que operan bajo pabellón español es *recuperar la competitividad del Registro Especial de Canarias. Ha perdido mucho terreno en los últimos años frente a varios registros europeos que ofrecen mayor flexibilidad, tanto en materia laboral como de inspecciones técnicas, lo que no quiere decir menores niveles de seguridad, como lo demuestra que la mayoría de ellos figuren también en la Lista Blanca del MOU de París. Para conseguir un pabellón español competitivo en el mercado global propuso que, tanto la Administración, como empresas y representación social se aplicaran conscientes de que los tiempos de privilegios y derechos consolidados han caducado...la única garantía que nos puede permitir ganar el futuro para nuestros empleos, nuestras empresas, y nuestro país, es la capacidad de adquirir competitividad, por la vía de la productividad, la eficiencia, la innovación y la formación.*



Los buques de transporte marítimo de las navieras españolas totalizan 247 unidades

En lo relativo a las inspecciones técnicas a buques, Utor reconoció los importantes avances que se están produciendo en este campo, en particular en lo relativo a la posibilidad de delegar en organizaciones reconocidas como las Sociedades de Clasificación, lo que permite, entre otras cosas, que los buques puedan pasar inspecciones en días festivos o en horarios fuera de la jornada laboral y así evitar trastornos o pérdidas económicas a las empresas.

Otro tema recurrente en las Asambleas de ANAVE es el referido a la *compleja tramitación administrativa en el enrole de tripulantes no comunitarios*, por lo que la Asociación sigue insistiendo a la Administración para que aborde ésta cuestión en el Reglamento de la nueva Ley de Extranjería.

El tema más polémico de la intervención vino cuando Utor abordó el modelo español de relaciones laborales, las modalidades de contratación o el modelo de representación y negociación laboral como otros de los elementos que *limitan gravemente la competitividad*.

Al término del acto, el representante de UGT Mar, José Manuel Pérez Vega, comentó a esta revista que, en opinión de su organización, *nunca se pensó que la competitividad estaba en relación con reducir o disminuir salarios o contratar trabajadores extracomunitarios o comunitarios, sino que ésta tiene que venir en la línea de la formación y, desde luego, lo que tenemos que intentar es tener los marinos mejor formados y, a partir de ahí, hacer un mejor servicio y de mayor calidad.*

Yo entiendo que se quiera ser más competitivo, puntualizó el representante sindical, pero, desde luego, no con una disminución, como se está pidiendo, de las inspecciones de seguridad y una disminución en el precio de las tripulaciones. Esto, desde el punto de vista sindical, es inasumible.

LEY DE PUERTOS

En el curso de la intervención de la presidente de ANAVE, y después de valorar positivamente el acuerdo alcanzado por las fuerzas políticas mayoritarias (PSOE y PP) para sacar adelante el proyecto de Ley de Puertos, éste declaró que, *a pesar de la mejora sustancial, si comparamos el texto con la situación legal actual, los aspectos prácticos de los cambios son bastante limitados.*

Así, aunque los cambios experimentados en el proyecto de Ley desde su formulación



El presidente de la Asociación en un momento de su intervención

agradan a los navieros, no les complace tanto la subida de tasas y la autonomía que el texto otorga a las Autoridades Portuarias en este aspecto.

Sobre la estiba, quizás la parte más polémica del texto que se va a aprobar en pocos días, se mostraron esperanzados con la ampliación del concepto de "autoprestación" para las líneas regulares en tráficos a corta distancia, y la exclusión del ámbito de la estiba de los "vehículos sin matricular", aunque criticaron el *procedimiento seguido en la negociación con los sindicatos, que ha reforzado su posición, sin marcar ningún objetivo futuro de mayor competitividad*. Con todo ello, definió la futura Ley como un *punto de llegada, no un objetivo en sí misma* en la que habrá que profundizar para conseguir una mayor competitividad. Por ejemplo, en lo referente a la estiba, los navieros se inclinan por *un cambio en profun-*



Empezando por la izquierda: M^a Isabel Duránte, directora General de Marina Mercante; Concepción Gutiérrez (secretaria de Estado de Transportes; Adolfo Utor, presidente de ANAVE, y Rafael Simancas, portavoz del Grupo Socialista en la Comisión de Fomento del Congreso)

didad del modelo del servicio de estiba en los tráficos con las islas e intraeuropeos.

Por último, las bonificaciones a pasajeros residentes no peninsulares volvieron a saltar a la palestra, una de las reivindicaciones históricas de este sector. *Nada se ha avanzado en este terreno en los últimos años y las empresas navieras seguimos padeciendo un trato discriminatorio que no merecemos. A veces, los navieros tenemos la sensación de ser el patito feo del transporte*, concluyó el presidente de ANAVE.

En cuanto a los planes de futuro, Utor hizo una clara apuesta por la Formación, por lo que confirmó la continuidad de las actividades formativas para las empresas navieras que vienen realizando, y con el apoyo a las prácticas de alumnos de náutica en los buques de sus empresas asociadas. En lo que se refiere a la

lucha contra el cambio climático, se comprometió a promover la elaboración y puesta en práctica del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque entre los buques operados por navieras españolas.

PILAR SÓLIDO DE FUTURO

A continuación tomó la palabra la secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez, quien, además de avanzar algunos de los pilares en los que se va a apoyar el Plan de Salvamento Marítimo 2010-2018, que está a punto de aprobarse, destacó que la futura Ley de Puertos *va a proporcionar la estabilidad jurídica deseada para avanzar sobre los pilares de la productividad, la competitividad y la eficiencia en un marco de justicia social y de sostenibilidad ambiental.*

Ese marco jurídico estable –añadió Concepción Gutiérrez– debe constituir una base sólida para que nuestros puertos desarrollen plenamente sus potencialidades, que son muchas, al servicio de nuestro comercio y del transporte marítimo, contribuyendo así a la recuperación económica. En la misma línea remarcó el respaldo mayoritario del Congreso a la nueva Ley, que confirma el compromiso del Ministerio de Fomento de dotar al sector portuario de un marco legal, con amplio consenso de los grupos políticos, que diera respuesta a las necesidades planteadas por los agentes económicos y sociales y por la comunidad portuaria.

Sobre el Plan Nacional de Salvamento, la secretaria de Estado destacó *el enfoque preventivo* que, desde el Departamento, se va a dar a la política de salvamento y seguridad marítima así como a la lucha contra la contaminación, y matizó que *se va a potenciar la aplicación de la acción penal contra los causantes de las acciones contaminantes de carácter delictivo.*

Gutiérrez avanzó también la aplicación, en el citado Plan de las Directivas que forman parte del Tercer Paquete de Seguridad Marítima de la UE, entre otras cuestiones, de las reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de los buques; el refuerzo del control por el Estado del puerto; y un sistema integrado de información sobre los buques que se encuentran en aguas comunitarias. Explicó también que la puesta en vigor de la Directiva 25/2009 sobre descargas contaminantes supondrá aplicar la jurisdicción penal a los actos ilícitos de verti-

dos contaminantes, que serán considerados delito medioambiental. Señaló, además, que Fomento está trabajando en un nuevo marco institucional con las Comunidades Autónomas para mejorar los sistemas de respuesta en la protección del medio ambiente marino, y que reforzará la coordinación con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado para obtener una mayor eficacia en la persecución de las actividades delictivas.

JOVEN Y DE GRAN PORTE

Entre las características más significativas de la flota bajo pabellón español cabe citar su juventud, 13,2 años frente a los 19,3 de la flota mundial, y el porte de la misma. Si analizamos el descenso experimentado en el número de unidades el año pasado (10), el retroceso en términos de GT y tpm no ha sido tan espectacular, 3,9% y 6,1%, respectivamente.

También cabe señalar que todos estos barcos se encuentran inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC) que, a pesar de todo, reúne condiciones más ventajosas para los armadores. Concretamente, las navieras españolas tienen en esta lista 150 buques, 10 buques menos que el año anterior. Por tipos de barco, el descenso más significativo se ha registrado en el segmento de los portacontenedores, con una disminución de 8 unidades y 50,6% de GT, aunque todos ellos superaban los 20 años de edad. Por su parte, los petroleros, ro-ro y buques de pasaje han perdido una unidad pero, mientras que este descenso en las unidades significaba una pérdida de 0,9% de GT para los petroleros, los otros dos segmentos han experimentado una subida en sus GT del 2,55% y del 1,7%. Las nuevas incorporaciones de flota se han registrado en los buques de carga general (1 unidad y 7,1% de las GT) y, el resto de la flota ha permanecido en los mismo términos que el año pasado.

La flota española está compuesta fundamentalmente por buques de pasaje (33,8%); un 13% de buques off shore, cableros, cementeros, asfalteros y quimiqueros; un 12,1% de buques de carga general y ro-ro. Los petroleros representan el 10,8%, los portacontenedores y buques para el transporte de gases licuados, el 7% y, por último, los frigoríficos, con el 3,8%.

A lo largo de 2009 se incorporaron al pabellón español 5 buques de nueva construcción, con un total de 88.898 GT. De ellos, 2 buques

A pesar de que se han incorporado dos barcos menos que en 2008, la inversión, en 2009, fue de 352 millones de euros frente a los 164 millones que se invirtieron el año anterior.

son de pasaje, 1 de carga general, 1 ro-ro y un quimiquero, lo que supuso una inversión de 352 millones de euros, frente a los 164 millones que se invirtieron en 2008.

Por su parte, la flota controlada por navieras españolas bajo otros pabellones también disminuyó en 10 unidades y, a comienzos de 2010, totalizaba 97 buques, con 1.678.682 GT y 2.217.711 tpm, lo que supone una pérdida de 10,5% GT y 15,5% tpm, respectivamente.

Los armadores españoles utilizan un total de 13 registros extranjeros. El más utilizado es el de Panamá, con 32 buques y un 10,8% de las GT y 11% de las tpm controladas bajo pabellones extranjeros, a éste le siguen por orden de importancia el de Malta, con 21 buques inscritos, Madeira, Chipre y Bahamas. Estos 5 registros reúnen a 87 buques de los 97 registrados bajo pabellones extranjeros y el 94,3% de las GT.

Así, prefieren el pabellón español el 91,7% de los gaseros, el 82,6% de los ro-ro y el 75% de los buques de pasaje de la flota total controlada por empresas navieras españolas. Por su parte, el 100% de los graneleros controlados por armadores españoles operan bajo banderas extranjeras, al igual que el 75,9% de los quimiqueros y el 51,7% de los cargueros frigoríficos. ■

A. MUNGUÍA

FOTOGRAFÍAS: JESÚS NAVARRO



La OPE se desarrolla del 5 de junio al 15 de septiembre

El Tanger-Med se incorpora AL OPERATIVO PASO DEL ESTRECHO

El pasado 5 de junio comenzó la Operación Paso del Estrecho (OPE), que supone un fuerte incremento en los tráficos de los Puertos de Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Tarifa, Ceuta y Melilla. La principal novedad de este año es la incorporación al operativo del puerto marroquí Tánger-Med, que permite reducir la travesía de tres horas a una hora y media. Lo que está por determinar es el impacto que su incorporación tendrá para el puerto de Ceuta.



Muelle Juan Carlos I, en Algeciras.

Treinta y seis buques, dos más que en 2009, participan este año en el Plan de Flota diseñado por la Dirección General de la Marina Mercante para dar servicio a los 2,5 millones de viajeros y 65.000 vehículos que previsiblemente cruzarán el Estrecho este verano. Un tránsito humano y de vehículos considerado como el más importante de Europa.

Como en años anteriores, la Dirección General de Protección Civil ha coordinado un operativo en el que participan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (cerca de 13.000 efectivos), asistentes sociales y per-



Se viene observando un descenso en el tráfico del Estrecho debido a la crisis económica, al cambio de costumbres, a la apertura de nuevas vías de comunicación y a que muchos de los emigrantes, de segunda generación, mantienen un menor arraigo con su país de origen.

sonal sanitario (43 médicos, ATS y seis centros asistenciales) y que tendrá una especial repercusión para los puertos españoles de Alicante, Almería, Málaga, Algeciras, Tarifa, Ceuta y Melilla. Todo está previsto en el dispositivo: zonas de sombra y de descanso, módulos de saneamiento adicional, traductores, intercambios de billetes entre navieras en los días punta, amplios aparcamientos para las posibles esperas, en un despliegue que mejora año tras año y que, en esta ocasión, por la celebración de la fiesta sagrada del ayuno musulmán, ha adelantado su comienzo al 5 de junio, finalizando el 15 de septiembre.

El operativo, en palabras de Justo Zambrana, subsecretario del Ministerio del Interior, *tiene capacidad para dar salida diariamente a 95.000 personas y 25.000 vehículos*. No obstante, en los últimos años se viene observando un descenso en este tráfico debido no sólo a la crisis económica, sino también al cambio de costumbres, a la apertura de nuevas vías de comunicación con Marruecos y Argelia (principales destinos) y a que muchos de los emigrantes son ya de segunda generación, por lo que mantienen un menor arraigo con su país de origen. En España actualmente tienen tarjeta de residencia más de 775.000 marroquíes y 53.768 argelinos.

Entre las novedades que incorpora la campaña de 2010 está la entrada en servicio de la línea Algeciras-Tánger MED, una travesía de 17,5 millas que "permite reducir la duración del trayecto de 1,30 horas entre ambas orillas del Mediterráneo a 1 hora en el servicio de fast ferry", según ha informado Balearia y, de tres horas, a una y media en servicio de ferry convencional.

EN MENOS TIEMPO

Balearia, Acciona Trasmediterránea, Líneas Marítimas Europeas y FRS son los grupos navieros españoles que cubrirán esta ruta. Junto a ellos, las navieras marroquíes Comarit-Comanav e IMTC comenzaron a prestar sus servicios entre estos puertos el pasado 17 de mayo, en sustitución de la línea que antes ofrecían entre Algeciras y Tánger ciudad.

Concretamente, este trayecto contará con 11 buques que realizaban en total 47 rotaciones, frente a las 37 que realizaba el año pasado con Tánger ciudad. Además, el Plan de Flota de 2010 prevé que, en caso de ser necesario, se incorpore un buque más propiedad de Balearia. Por su parte, Acciona Trasmediterránea



El Buque "Juan J. Sister", propiedad de Acciona Trasmediterránea, opera desde el Puerto de Málaga hacia Melilla.

ha anunciado también su intención de aumentar sus rotaciones con el puerto marroquí este verano. Así, desde Algeciras a Tánger-MED se realizarán 12 rotaciones más al día (47 frente a 35) y la capacidad de traslado se incrementará en cerca de 8.500 pasajeros y 2.000 vehículos respecto al 2009.

Por su parte, el Puerto de Tarifa seguirá operando con la dársena de Tánger ciudad, un servicio realizado por FRS Iberia y Comarit-Comanav, que, este año, contará con dos barcos más y desde donde se realizarán 24 rotaciones al día, el doble que en 2009.

Cabe destacar que los puertos de Algeciras y de Tarifa, ambos dependientes de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, son dos de los puertos más utilizados en la campaña Paso del Estrecho. Así, desde Algeciras cruza el 54% de los viajeros y el 61% de los vehículos, mientras que, desde Tarifa sale el 12% de los pasajeros y el 10% de los vehículos.

CEUTA O TÁNGER MED

No obstante, está por ver la incidencia que la entrada en funcionamiento del puerto Tánger-MED tendrá para el puerto de Ceuta, dado que la ruta al puerto marroquí es más corta y se precisa menos tiempo para cubrirla, tal y como hemos comentado. Según declaraciones del diputado socialista

“Lógicamente, su entrada en funcionamiento [Tánger-Med] va a desviar tráfico que antes llegaban a su destino por Ceuta” (Salvador de la Encina).

Salvador de la Encina, “lógicamente, su entrada en funcionamiento va a desviar tráfico que antes llegaban a su destino por Ceuta. Será una nueva competencia, pero hay instrumentos para hacer atractiva la línea, como la propia reforma de la Ley de Puertos, para trabajar en las tasas portuarias”. De la Encina apuntó también que, según una de las modificaciones introducidas en la citada Ley -cuando ésta entre en vigor-, las navieras del Estrecho podrán intercambiar pasajes y pactar un precio común. Así, la citada norma prevé la fijación de “una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de intercambio de billetes que tendrá la consideración de exenta por Ley a los efectos previsto en el artículo 4.1 de la Ley de Defensa de la Competencia”, tal y como afirmó de la Encina. Con la medida se pretende evitar situaciones como las producidas en años anteriores que supusieron expedientes sancionadores millonarios por parte del Tribunal de Defensa de la Competencia.

Desde la Autoridad Portuaria de Ceuta afirman que *Tánger-Med puede ser un elemento dinamizador y provocar sinergias* que favorezcan el desarrollo del Estrecho, al presentar a los puertos implicados como un nodo logístico. En cuanto a la OPE, están a la espera de ver cómo se desarrolla este año la campaña. *Indudablemente se va a desviar tráfico hacia este nuevo puerto, pero no es difícil cuantificar cuanto, Aunque la competitividad ajustará los mercados en el binomio puertos-navieras.*

No obstante, el puerto de la ciudad autónoma, la segunda dársena nacional en importancia del dispositivo, ha mejorado los dispositivos de seguridad e información en las explanadas de embarque una iniciativa que se suma a las adoptadas en los últimos años referidas a las instalaciones, entre las que se encuentra: la mejora de la estación marítima y su zona interior, la construcción de atraques y galerías elevadas de viajeros o la mejora en la ordenación y seguridad en los accesos de entrada y salida de vehículos y peatones.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Algeciras no teme la entrada en funcionamiento del nuevo puerto sino que consideran que este cambio es provechoso no sólo para el tráfico de pasajeros sino también para el de mercancías. La sustitución del puerto de Tánger ciudad por el de Tánger-Med permitirá a las líneas que trabajaban en este puerto realizar más rotaciones

con sus buques, al acortarse la distancia entre la dársena de destino y la de origen y así desembarcar más rápido a los viajeros. De hecho, el presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, Manuel Morón, ha manifestado que el cambio del puerto de destino se está desarrollando "sin problemas".

Para cubrir la línea entre Algeciras y Ceuta, y regreso, se dispone de 5 buques que realizarán 21 rotaciones diarias, 15 menos que en el operativo del año pasado, por lo que la capacidad para evacuar pasajeros y vehículos también disminuye. Operan esta línea Euroferrys, Trasmediterránea, FRS Iberia y Balearia con el mismo número de buques que en la campaña pasada (dos buques Euroferrys y Trasmediterránea; FRS Iberia y Balearia con uno cada una, aunque estas dos últimas tienen una embarcación extra por si hiciera falta reforzar la línea).

ALMERÍA, DESTINO MARRUECOS Y ARGELIA

Según datos de Protección Civil, Almería es el segundo puerto peninsular que más movimiento registra en el Operativo Paso del Estrecho: el 26% de los pasajeros y el 23% de los vehículos que se desplazan hacia África durante el verano. Desde esta ciudad andaluza parten buques con destino a Melilla, Marruecos y Argelia (y vuelta). La primera de estas líneas la cubre la compañía Trasmediterránea con dos barcos, que realizan dos rotaciones diarias, y tienen capacidad para desplazar a 1.752 personas y 500 vehículos.

El trayecto Almería-Nador y regreso, el de más importancia de este puerto, lo realizan Trasmediterránea, Cenargo España S.L, Euroferrys, Comarit y Comanav. Seis buques, el mismo número que en la campaña pasada aunque con menos capacidad, atenderán este servicio con nueve rotaciones diarias y una capacidad de evacuación de 12.966 personas y 3.255 vehículos al día.

Más escasas son las salidas hacia el puerto Marroquí de Alhucemas. La naviera Comarit, con un buque con capacidad para 950 personas y 350 vehículos, realiza una rotación diaria, mientras que hacia las dársenas argelinas de Gazahouet y Orán viaja el buque de Trasmediterránea "Las Palmas de Gran Canaria", con una rotación diaria a cada puerto, y regreso.

El grupo español Trasmediterránea opera también desde el Puerto de Málaga a Melilla dentro del operativo Paso del Estrecho. Entre sus buques tiene capacidad para desplazar a 1.541 personas y 475 vehículos al día, la misma capacidad con que contaba en la campaña

del pasado año. Concretamente, cuenta con un buque rápido (fast ferry), que realiza una salida diaria, el buque J.J Sister, que parte diariamente excepto los domingos, y el buque S.C. Tenerife, que viaja a la ciudad autónoma los lunes. De esta forma, los lunes llegan a salir desde el Puerto de Málaga hasta tres buques con destino a Melilla.

Melilla, junto a Algeciras y Tarifa son los únicos puertos en los que en su Plan de Flota incluye un aumento de las rotaciones. Se incorpora un barco rápido que duplica la frecuencia, con lo que las rotaciones pasan de una a dos. En este sentido, Arturo Esteban, presidente de la Autoridad Portuaria de Melilla, espera que este año se obtenga un *ligero aumento del tráfico de pasajeros*, en parte facilitado por la inauguración del muelle Ribera II, que permite el atraque de dos buques de forma simultánea.

Desde el puerto de Alicante parte el 4% de los pasajeros y vehículos que viajan en verano hacia Argelia. La compañía E.N.T.M.V (Romeu y Cia) dispone de tres barcos que se alternan en la ruta con Argel, los mismos que hacia Orán y regreso, ambas líneas con frecuencia semanal.

El escalonamiento en las llegadas a los puertos y la rapidez en los embarques son algunos de los objetivos que persigue la campaña de Protección Civil. Se estima que serán días críticos los dos primeros fines de semana del mes de julio, aunque el 31 de julio y el 1 y 2 de agosto serán también días de gran afluencia, sin olvidar que los fines de semana también se suelen producir incrementos importantes en el tránsito. ■

ANA MUNGUÍA

Fotos cedidas por las Autoridades Portuarias de Melilla y Málaga



El Puerto de Melilla dispone de 680 metros de zonas de sombra y descanso

Comienza la campaña de seguridad para la náutica de recreo

La prevención es la mejor respuesta

La Dirección General de la Marina Mercante, a través de Salvamento Marítimo ha puesto en marcha su campaña anual para la prevención de los accidentes en la náutica de recreo. La iniciativa se compone de las guías “Seguridad en las actividades náuticas” y “Guía práctica para las embarcaciones de recreo”; dos tarjetones, uno de ellos, sobre información meteorológica y, el otro, relativo al Sistema Mundial de Socorro (SMSSM), además de un autoadhesivo con la “lista de comprobación”. Toda esta información está disponible gratuitamente en las Capitanías y Distritos Marítimos, en los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo y en la web www.salvamentomaritimo.es.



Comienza el verano y, con la llegada del buen tiempo, son muchas las personas que se acercan al mar para disfrutar de su tiempo de ocio. En algunas ocasiones, se trata de personas con escaso conocimiento de las actividades que van a practicar, lo que les hace asumir riesgos innecesarios.

Es por ello que una correcta información de los usuarios constituye una de las herramientas fundamentales para prevenir accidentes. Con este objetivo, la Dirección General de la Marina Mercante ha puesto en marcha, un año más, una campaña de información cuyos objetivos son aumentar la seguridad en los deportes náuticos, asegurar el regreso sin incidentes de quienes salen a la mar, lograr que los bañistas y el entorno sean respetados y

disfrutar del ocio cuidando del medio marino.

La campaña se basa en la difusión gratuita de un conjunto de materiales. Entre ellos, cabe destacar la guía “Seguridad en las actividades náuticas”, renovada en la pasada campaña y editada en español e inglés, con la que se persigue profundizar en la prevención, abordando también la práctica de deportes como el submarinismo, surf y windsurf, esquí acuático, baño, pesca costera, motos de agua, etc. Por su parte, la Guía práctica para la náutica de recreo, publicada también en español y en las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas, está más centrada en las prácticas a bordo de embarcaciones deportivas.

Además, la campaña divulgativa se compone de dos tarjetones plastificados: uno de ellos

con información sobre el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimas (SMSSM) y, el otro, con información meteorológica, a este material hay que añadir un autoadhesivo con la "Lista de comprobación", que permite tener a mano todos los aspectos que hay que revisar y tener en cuenta antes de zarpar.

La náutica de recreo responsable del 51,7% de las emergencias.

Las emergencias a bordo de las embarcaciones de recreo fueron más de la mitad de las atendidas por el servicio de salvamento, el año pasado. Un dato que se incrementa hasta el 70%, en los cuatro meses de verano. Esta estadística, aunque muy similar a la de los países de nuestro entorno de parecidas características, no deja de ser preocupante.

Así, de los 3.498 buques asistidos el año pasado, 1.810 (51,7%) eran de recreo, 563 pesqueros (17%), 473 mercantes (13%). De ese 51,7% de las emergencias atendidas en los barcos de recreo las más comunes fueron debidas a la pérdida de gobierno o deriva (764 casos), la varada (77), la ausencia de noticias (45) y la apertura de una vía de agua (28).

Por Comunidades Autónomas, lógicamente las que más flota de recreo tienen y las más turísticas son las que mayor índice de emergencias registran. Por ello, Cataluña, con el 26,8% de las emergencias, Islas Baleares, con el 21,6% y Andalucía, Ceuta y Melilla, con un 16%, son las zonas costeras desde donde más se demandó la asistencia de los servicios de salvamento. Por detrás, se encuentra



GUÍA PRÁCTICA PARA LA NÁUTICA DE RECREO



www.salvamentomaritimo.es

Portada de la "Guía práctica para la náutica de recreo"

Las emergencias a bordo de las embarcaciones de recreo alcanzan el 70% de las atendidas en los cuatro meses de verano

la Comunidad Valenciana, con 9,9%, el País Vasco, con 6,3%, Galicia, con un 5,7% de las emergencias, seguida muy de cerca por las Islas Canarias (5,5%), Asturias (3%), Murcia (1,8%) y Cantabria (1,7%)

No obstante, al analizar estas cifras hay que tener en cuenta que, a las más de 220.000 embarcaciones de recreo que figuran en el Registro de Buques español, se unen los numerosos barcos que, bajo bandera extranjera, eligen nuestras costas para disfrutar de sus vacaciones de verano.

Cómo vemos, muchos de los casos que fueron objeto de la intervención de los servicios de emergencia son fácilmente subsanables. Así, una mejor información y divulgación de consejos y recomendaciones, el fomento de actitudes responsables y, por supuesto, un correcto mantenimiento de equipos y embarcaciones se considera indispensable a la hora de conseguir una apacible práctica del ocio náutico. ■

A. MUNGUÍA

MÁS DE UN MILLÓN DE EUROS EN EL PLAN DE ACCIÓN CONJUNTA 2010

La Dirección General de la Marina Mercante y Cruz Roja Española (CRE) han firmado ya la renovación del Plan de Acción Conjunta para 2010, con el que se garantiza la cobertura, en caso de emergencia, de todo el litoral peninsular y los archipiélagos, a través de 42 embarcaciones.

Este Plan pretende que el despliegue de unidades de Salvamento se adecúe al ámbito de actuación de Cruz Roja en las tareas de búsqueda y rescate, para conseguir un servicio más eficaz. Las embarcaciones de Cruz Roja operan principalmente en aguas costeras, extendiéndose donde sea necesario a criterio del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo que corresponda.

Las capacidades desarrolladas como resultado de la coordinación de Salvamento Marítimo y Cruz Roja resultan especialmente eficaces dado el alto grado de atención a las emergencias y a la complementariedad de sus recursos. En total, Cruz Roja realiza anualmente más de 4.000 intervenciones en este ámbito, atendiendo a unas 2.000 personas.

Las unidades propiedad de Salvamento adscritas al Plan se encuentran ubicadas en: Burela (Lugo); Cedeira, La Coruña, Ribeira, Laxe (La Coruña); Suances (Cantabria); Luarca (Asturias); Isla Cristina (Huelva); Cádiz; Águilas (Murcia); Santa Pola (Alicante); Castellón; Tarragona, L'Ametlla (Tarragona); Castelldefels, Arenys (Barcelona); Soller, San Antonio (Baleares); Puerto Cruz y Tazacorte (Tenerife).

Las embarcaciones de Salvamento Marítimo propiedad de CRE adscritas al Plan se hallan en: Fuenterrabía, Guetaria, San Sebastián, Pasajes (Guipúzcoa); Bermeo, Arriluce, Ondárroa (Vizcaya); Laredo, Santander (Cantabria); Malpica (La Coruña); Gijón (Asturias); Barcelona; Altea, Denia (Alicante); Valencia; Tarifa (Cádiz); Motril (Granada); San Pedro del Pinatar (Murcia); La Estaca de la Isla de Hierro (Tenerife); Mogán de Gran Canaria y Gran Tarajal de Fuerteventura (Las Palmas).

A. MUNGUÍA



COMIENZA LA COSTERA DEL BONITO

Tras participar en las maniobras de Salvamento Marítimo conjuntas hispano-francesas que tuvieron lugar en aguas de Santander y en las jornadas abiertas al público en Vilagarcía de Arousa, el buque-hospital del Instituto Social de la Marina “Juan de la Cosa”, acompaña desde principios de junio a los barcos, gallegos, asturianos, cántabros y vascos que participan en la Costera del Bonito.

Como viene siendo habitual, además del “Juan de la Cosa”, el buque-hospital perteneciente al Instituto Social de la Marina, patrulleras de la Armada y buques fletados por la Xunta de Galicia velan desde comienzos de junio para que los pescadores españoles que faenan en la Costera del Bonito lo hagan en condiciones seguras.

La Secretaría General del Mar, en virtud del acuerdo que el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino tiene suscrito con el de Defensa, tiene prevista al menos la presencia de un patrullero de la Armada hasta el 18 de septiembre.

En los próximos meses, el “Juan de la Cosa” prestará asistencia médica y logística a la flota bonitera del Cantábrico.

Como novedad en este año, está prevista la participación del “Tarifa” en el Plan de Despliegue Conjunto del atún rojo, entre el 16 y el 28 de agosto, pero sin dejar de hacer labores de coordinación.

Tanto los buques de la Armada -“Chilreu” y “Alborán”- como los buques que aporta la Xunta -“Sebastian O’Campo” y “Ermans Garcia Nodal”- irán dotados de ATS/DUE, pudiendo hacer consultas de telemedicina. También irán inspectores de pesca en las patrulleras.

Los patrulleros de la Armada darán cobertura a las concentraciones de pesqueros en función de su lejanía de la costa, número de unidades de cada grupo y previsión de inciden-

tes con otras flotas. Además, coordinarán los distintos medios de apoyo a la flota para maximizar la eficacia de los recursos empleados.

INFORMES DIARIOS

El patrullero, a través de un informe que elaborará a diario el inspector de pesca marítima o el responsable a bordo, comunicará las posiciones de los barcos e incidencias que pudieran darse a la Secretaría General de Inspección Pesquera que, junto con la información que reciba de otras administraciones, del sector y de los medios aéreos participantes (dos helicópteros con base en Vigo y Celeiro con capacidad para intervenir hasta 160 millas de la costa) y datos del Centro de Seguimiento de Pesca elaborará un parte diario de la Costera del Bonito y un plano de situación para que los medios implicados puedan prestar el máximo apoyo a los pesqueros.

Desde los Servicios Centrales del ISM en Madrid se comunicará cualquier información al "Juan de la Cosa".

CAMPAÑA DEL 2009

Durante la campaña del año pasado, el "Juan de la Cosa" navegó en la Costera un total de 107 días al servicio de nuestros pescadores. Durante ese tiempo, se atendieron 81 casos (42 por enfermedad y 39 por accidente). Se realizaron 190 consultas (153 consultas radio-médicas, 16 ambulatorias y 21 en otros barcos). Se ingresaron a 14 pescadores: seis de ellos por enfermedad y ocho por accidente y se realizaron diez evacuaciones: tres por enfermedad y siete por accidente.

ANA DÍAZ



ACTIVIDADES SANITARIAS DEL BUQUE "JUAN DE LA COSA" 2009

TIPO DE ACTIVIDAD	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	TOTAL
Nº DE DIAS NAVEGADOS	26	27	28	26	107
Nº TRABAJADORES ASISTIDOS	26	23	21	10	80
Nº CASOS ATENDIDOS	26	23	21	11	81
Por enfermedad	15	10	15	2	42
Por accidente	11	13	6	9	39
Nº CONSULTAS EFECTUADAS	63	61	37	29	190
Consultas radio-médicas	48	48	32	25	153
Consultas ambulatorias	5	6	3	2	16
Consultas en otros barcos	10	7	2	2	21
Nº CASOS INGRESADOS	4	5	3	2	14
Por enfermedad	2	1	3	0	6
Por accidente	2	4	0	2	8
NºEVACUACIONES REALIZADAS	3	5	0	2	10
SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE					0
Por helicóptero	0	0	0	0	0
Por Buque Asistencial	2	5	0	2	9
Por otros barcos	1	0	0	0	1
SEGÚN LA CAUSA					
Por enfermedad	2	1	0	0	3
Por accidente	1	4	0	2	7
Nº REINTEGRADOS A SUS BUQUES	1	0	2	0	3

COMUNICACIONES BUQUE JUAN DE LA COSA –ECJE FLEET(1)

Buque	Equipo	I.S.N. o N/S	Servicio	Número Asignado
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB019F88D8	VOZ	764618166
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB019F88D8	FAX 9.6	764618167
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB019F88D8	DATA 64	600820671
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB019F88D8	AUDIO 3.1	600820672
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB019F88D8	MPDS	600820673
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB019F88D8	DATA128	600827572
Buque	Equipo	I.S.N. o N/S	Servicio	Número asignado
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB01D9C9EF	VOZ	764618168
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB01D9C9EF	FAX 9.6	764618169
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB01D9C9EF	DATA 64	600820674
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB01D9C9EF	AUDIO 3.1	600820675
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB01D9C9EF	MPDS	600820676
JUAN DE LA COSA	Fleet 77	66EB01D9C9EF	DATA128	600827573

La reunión se enmarcó dentro de los actos de la presidencia española en la UE

Bamio acoge el seminario de expertos en Prevención Marítima

El Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Pontevedra) acogió los pasados 2 y 3 de junio la reunión de expertos sobre la prevención y protección social del trabajo marítimo-pesquero, dentro de la cual también se desarrolló la reunión del Comité de Diálogo Social Sectorial de la Pesca de la UE. El acto, organizado por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social en el marco de la presidencia española de la Unión Europea, sirvió para debatir los programas y

actuaciones que se llevan a cabo en materia de prevención de riesgos laborales en el mar. El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, señaló que “pese a que la siniestralidad laboral se había reducido en el mar, la disminución de accidentes no seguía el mismo ritmo del que se daba en otros sectores”. También aclaró que el ISM mantendrá su estructura y funciones aunque haya pasado a tener rango de Subdirección General, algo que tampoco afectará al Régimen Especial del Mar.



El doctor J.M González Vadillo explicó el funcionamiento del buque-hospital con una conexión de telemedicina

La protección social de los trabajadores del mar no va a disminuir a pesar de que, a partir del 1 de julio, el Instituto Social de la Marina dejará de ser una Dirección General, dependiente de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, para convertirse en una Dirección con rango

de Subdirección General. Para el Secretario de Estado, Octavio Granado, se trata sólo de un cambio de rango administrativo derivado del Plan de ajuste de la Administración que está llevando a cabo el Gobierno porque la estructura del ISM no cambia, ni tampoco lo hacen sus funciones.

Octavio Granado -que inauguró el encuentro de expertos comunitarios en materia de prevención de riesgos marítimos, celebrado los pasados 2 y 3 de junio en la localidad pontevedresa de Bamio- anunció que se intensificará la colaboración entre Administraciones para reducir la siniestralidad laboral en el mar. Accidentes que, si bien han disminuido, no lo han hecho al ritmo que se ha dado en otros sectores económicos.

Para el Secretario de Estado de la Seguridad Social, el Régimen General del Mar (REM) es “algo vivo que debe mantenerse” no sólo como está hasta ahora sino que, en el futuro, debería incluir a colectivos que realizan actividades marítimas y que cotizan, sin embargo, al Régimen General, como sucede con los buzos.

En cuanto a la posibilidad de que se retrase la edad de jubilación, Octavio Granado declaró que, en lo que se refiere a los trabajadores del mar, “es una cuestión por abordar”.



Los expertos europeos visitaron el "Juan de la Cosa"

La existencia de coeficientes reductores, que permiten a los profesionales del mar jubilarse antes de los 65 años, hace que la mayor parte de éstos lo hagan alrededor de los 55 años. Pese a ello, muchos deciden trabajar más tiempo, bien porque su estado de salud lo permite y porque han mejorado ostensiblemente las condiciones laborales.

La siniestralidad en el mar ha descendido a un ritmo menor del que se ha dado en otros sectores económicos

La supresión de la Dirección General del ISM es consecuencia del Plan de Ajuste de la Administración pero no afectará ni a su estructura ni a sus funciones

Para el Secretario de Estado de la Seguridad Social no es descartable que, debido a estas mejoras, el suelo de la jubilación del marinero pueda subir en el futuro a los 56 ó 57 años, ya que cada vez es mayor el número de trabajadores del mar que se retiran más allá de la edad permitida en el REM. En este sentido, Octavio Granado señaló que el posible recorte de coeficientes reductores apenas preocupa al sector.

CUMPLIR LAS NORMAS

Desde hace varios años, los Ministerios de Trabajo e Inmigración, a través del ISM y de la Dirección de Trabajo y S.S., Fomento y Medio Ambiente, Medio Rural y Marino llevan desarrollando el Plan Nacional de Inspección de Salud, Seguridad y Condiciones de vida y trabajo en el mar con el que pretenden no sólo disminuir los accidentes sino también concienciar a los armadores y trabajadores de la necesidad de prevenir dichos siniestros, a través de la formación y la prevención.

Tal como indicó en rueda de prensa la directora general de la Marina Mercante, Isabel Durántez, las incidencias se han reducido un 37% desde que se pusieron en marcha las acciones coordinadas por los tres departamentos ministeriales. Este hecho tiene particular relevancia si –tal como resaltó la directora general del ISM, Pilar López-Rioboo- tenemos en cuenta la procedencia multinacional de las tripulaciones de muchas embarcaciones.



El capitán Juan I Preciado explicó cómo se manejaba el buque desde el puente de mando



La formación es esencial para evitar accidentes

A ello han contribuido no sólo los controles realizados a los barcos pesqueros por los inspectores, sino también las charlas que a lo largo de nuestro litoral han realizado Bernardo Rodríguez González, Inspector de Buques de la Marina Mercante y coordinador de la Capitanía Marítima de Vigo; Juan Ramón Bres, Inspector de Trabajo de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y Luis Anguita, Fiscal delegado de Sinistralidad Laboral de A Coruña.

Según Bernardo Rodríguez la formación de los trabajadores es esencial para evitar siniestros ya que, como demuestra la experiencia,

“El Régimen Especial del Mar tiene que mantenerse, incluso no se descarta incluir en el mismo a colectivos que, aún teniendo relación con el mar, cotizan en el Régimen General”
Octavio Granado

la mayoría de los accidentes se producen por fallos humanos. Además, declaró que sólo el 50% de las tripulaciones gestiona bien o de manera aceptable las situaciones de emergencia

En el pasado, cuando ocurría un accidente en el mar, nadie en tierra sabía con certeza qué es lo que había pasado. Una tragedia que los marineros, bien por solidaridad o bien por relaciones familiares o de amistad, no contaban. Sin embargo, esto ya no ocurre así. La Administración cuenta con instrumentos para descubrir las causas de los siniestros y para perseguir penalmente a quienes incumplan la normativa de prevención de riesgos laborales en el mar. Además, puede hacerlo sin necesidad de que exista. Así lo explicó, el fiscal delegado de siniestralidad laboral en A Coruña, Luis Anguita, quien dejó claro que los incumplimientos de la normativa de prevención de riesgos laborales en el mar tienen responsabilidad penal y, por tanto, pueden ser perseguidos por esa vía. Las penas pueden ir desde fuertes sanciones económicas, indemnizaciones, embargos de bienes, inhabilitación profesional hasta, incluso, ir a la cárcel.

Según Luis Anguita, se incurre en delito cuando no se cumplen las normas, cuando no se facilitan los medios de seguridad y cuando se ponga en peligro la integridad física del trabajador.

Los armadores deben velar, por tanto, para que los trabajadores cumplan las normas. De lo contrario, esa negligencia puede causar un delito de riesgo, castigado con penas de entre seis meses y tres años de cárcel, multas diarias de hasta 400 euros e inhabilitación profesional. Si en el siniestro hay heridos o muertos, y se demuestra que ha sido por incumplimiento de la normativa de riesgos laborales, se produciría además un delito de imprudencia grave, castigado con hasta cuatro años en prisión.

TRABAJO DECENTE

Elizabeth Tinoco, directora del Departamento de Actividades Sectoriales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), explicó a los asistentes la necesidad de alcanzar y promover unas garantías mínimas de protección social en el sector marítimo-pesquero en todos los países, a través de la extensión y ratificación de los Convenios que aprueba dicha organización.

En este sentido, los representantes del Comité de Diálogo Social Sectorial de la Pesca



La directora general de la Marina Mercante, el Secretario de Estado de Seguridad Social y la directora general del ISM atendieron a los medios de comunicación



Los asistentes recorrieron las instalaciones del centro de formación. En la foto n el aula de Sanidad Marítima

Marítima debatieron la trasposición del Convenio 188 de la Pesca que garantiza la protección social a los trabajadores del mar.

Los cambios que se han dado en la pesca exigen una norma global, adaptable a todos los pescadores del mundo, tanto a los que faenan a bordo de grandes pesqueros como a los que lo hacen en pequeñas embarcaciones de bajura.

El Convenio 188 de la OIT y la recomendación 199, que lo complementa, ofrecen a los trabajadores del mar una especial protección social, ya que responden a las características especiales del sector pesquero y a la labor que desempeñan a diario los trabajadores del mar.

El Convenio es flexible con el fin de que pueda adaptarse a todos los tipos de pesca y aplicarse en el mayor número de países. Fue aprobado en junio del 2007 y ahora es el momento en que los Gobiernos deben trasladarlo a sus propias legislaciones para que entre en vigor. Lo hará un año después de que lo hayan ratificado diez Estados de la OIT de los que, al menos ocho, deben tener litoral. Hasta el momento sólo lo ha firmado Bosnia-Herzegovina.

VISITA AL "JUAN DE LA COSA"

Aprovechando la presencia en Bamio de los expertos europeos en prevención de riesgos marítimos, el Instituto Social de la Marina desplazó desde Santander a la localidad de Vilagarcía de Arousa al buque-hospital "Juan de la Cosa", encargado de prestar asistencia sanitaria y técnica a la flota española que opera, fundamentalmente, en aguas del Cantábrico.

Por sus características y el servicio que prestan, tanto el "Juan de la Cosa" como su "hermano", el "Esperanza del Mar", son dos

El 80% de los siniestros que ocurren en el mar se deben a fallos humanos

Quienes descuiden las medidas de prevención y protección para los trabajadores podrán tener penas de cárcel y cuantiosas multas económicas

barcos únicos en el mundo, ya que garantizan tranquilidad y bienestar a la gente del mar cuando faenan lejos de casa.

La tripulación del "Juan de la Cosa" ofrece asistencia médica a cualquier barco que lo solicite, accediendo a los historiales médicos de los pescadores y a consultas por radio o videoconferencia con los hospitales de referencia en tierra con los que el ISM tiene acuerdos de colaboración suscritos. El barco cuenta con habitaciones para cuidar a los pescadores que necesiten hospitalización y con un helipuerto, por si ha de evacuarse a algún herido.

Desde el "Juan de la Cosa" también se ofrece apoyo logístico de emergencia, como desenganche de redes, servicio de buzos o reparaciones eléctricas, a los barcos que lo precisen.

Los especialistas europeos se trasladaron al muelle de O Ramal de Vilagarcía para visitar las instalaciones de este buque de la mano de su capitán Juan I. Preciado Aguilar y de uno de los médicos, José Manuel González Vallecillo. Los técnicos presenciaron en directo una conexión con el Hospital Central de la Defensa en Madrid, que colabora con el buque y que es pionero en el uso de la telemedicina en nuestro país.

Antes de partir hacia la costera del Bonito, el "Juan de la Cosa" fue visitado además por cuantos vilagarcianos quisieron en una jornada de puertas abiertas a todos los ciudadanos. ■

ANA DÍAZ



Luis Anguita, fiscal de siniestralidad laboral insistió en que las sanciones serán duras con quienes incumplan las normas de protección

Los tripulantes de varios pesqueros de Santa Pola reciben la Cruz de Plata de la Orden Civil de la Solidaridad Social

PESCADORES SOLIDARIOS

La Reina Doña Sofía, acompañada por la ministra de Sanidad y Política Social, Trinidad Jiménez, presidió la entrega de las medallas de la Orden Civil de la Solidaridad Social que concede dicho Ministerio. Estas condecoraciones reconocen a personas y entidades que han llevado a cabo acciones solidarias que redunden en un bienestar social. Tanto a nivel nacional como internacional, la Cruz de la Orden Civil de la Solidaridad Social está considerada como un importante reconocimiento al trabajo desinteresado en apoyo a los marginados y más necesitados. A propuesta del Instituto Social de la Marina, en esta ocasión, se ha premiado a la tripulación y los patronos de varios pesqueros de Santa Pola que, aún poniendo en peligro sus propias vidas, salvaron a más de un centenar de inmigrantes en el Mar Mediterráneo.



La Reina Doña Sofía posó con todos los premiados en la edición de los premios Solidaridad Social de este año. (Foto cedida IMSERSO)

Los años 2006, 2007 y 2008 no son fáciles de olvidar para los patronos y tripulantes de los pesqueros "Francisco y Catalina", "Nuestra Señora de Loreto", "Corisco" y "Clot de l'Ilot", con base en la alicantina ciudad de Santa Pola y dedicados fundamentalmente a la captura de la quisquilla, aunque algunos han cambiado de actividad, dedicándose a la palangre.

En aquellos años, especialmente durante el verano -cuando la mar está más tranquila, las temperaturas no son tan bajas y las corrientes y oleajes son menos agresivos- fuimos familiarizándonos cada vez con mayor frecuencia con unas palabras que ya nos sonaban: cayucos y pateras. Tras estos vocablos aparecía la cara más amarga y el drama de la inmigración ilegal.

De la odisea de los pescadores del "Francisco y Catalina" se hizo un documental. Parte de sus beneficios se destinaron a proyectos humanitarios en Africa.

Cayucos y pateras transportaban a sus ocupantes, a una aventura que no sabían ni en dónde ni cómo acabaría. Pasajeros, procedentes en su mayoría del norte de África o del África subsahariana que, se lanzaban al mar en busca de un sueño, un futuro más esperanzador y mejor del que tenían en sus países de origen. Algunos lo lograron, pero otros muchos morían en el intento.

Desde el mar, mientras faenaban, los tripulantes de los pesqueros "Francisco y Catalina" "Nuestra Señora de Loreto" "Corisco" y "Clot de l'Ilot" no dudaron en rescatar a los inmigrantes que encontraron en su camino, salvando la vida a 180 personas: hombres, mujeres y niños de corta edad que presentaban síntomas de agotamiento, deshidratación hipotermia. Y en este esfuerzo, arriesgando incluso su propia vida, bien por la falta de agua y víveres a bordo de los barcos o porque se acababa el gasóleo mientras esperaban la autorización para atracar en un puerto de Malta, Libia o Italia, los países más cercanos al punto donde se encontraban.

La tragedia vivida por estos pescadores se llevó más tarde a la pantalla en un documental de Manuel Menchón titulado "Malta Radio", parte de cuyos beneficios se destinaron a proyectos que la ONG Intermon Oxfam desarrolla en Etiopía.

RECONOCIMIENTO ESPECIAL

La labor desinteresada y humanitaria que realizaron entonces estos pescadores ha sido reconocida y premiada con unas de las condecoraciones de mayor prestigio: la Cruz de Plata de la Orden Civil de la Solidaridad Social.

El pasado 24 de mayo, familiares de los pescadores acudieron al Palacio de la Zarzuela de Madrid para recibir, de manos de Su Majestad La Reina y de la ministra de Sanidad y Política Social, Trinidad Jiménez, las medallas en reconocimiento a su actitud altruista. También fueron galardonadas personas y entidades que trabajan por lograr un mundo mejor para los más desfavorecidos y necesitados, como la Plataforma ONG Acción Social, la Fundación Juan XXIII o el comisionado del Polígono Sur de Sevilla, entre otros.

La presidenta del Movimiento por la Paz, Francisca Sauquillo, quien recibió la Gran Cruz de la Orden por su larga trayectoria en defensa de las personas y sus valores manifestó en nombre de todos los premiados su satisfacción por el reconocimiento a la labor que realizan, que no es otra que “ayudar a los más desfavorecidos” y conseguir para ellos “un mundo mejor” : un compromiso colectivo para alcanzar “una sociedad más justa y solidaria”.

La ministra de Sanidad y Política Social, Trinidad Jiménez, agradeció por su parte el compromiso de la Familia Real con estos premios solidarios y reconoció la labor que realizan las entidades y personas galardonadas porque son “ejemplares al transmitir ilusión a los demás”



La Reina se acercó a las familias de los pescadores galardonados, interesándose por la labor que realizan. (Laura Durá)

Terminado el acto de entrega de las medallas, la Reina se mostró cercana a los premiados, agradeciéndoles la labor que realizan. Asimismo se solidarizó con las mujeres de los pescadores a quienes reconoció la dureza del trabajo en el mar y las dificultades que deben pasar viviendo lejos de sus maridos. ■

ANA DÍAZ

CONDECORADOS DE LA ORDEN CIVIL DE LA SOLIDARIDAD SOCIAL

<p><i>Gran Cruz de la Orden Civil de la Solidaridad Social</i></p>	<p><i>Francisca Sauquillo Pérez del Arco, presidenta de Movimiento por la Paz y del Consejo de Consumidores y Usuarios</i></p>	<p><i>Por su extraordinaria labor al frente de Movimiento por la Paz, su larga trayectoria en defensa de las personas y sus valores y su proyección internacional en el desarrollo de la acción humanitaria y de la acción social</i></p>
<p><i>Cruz de Oro de la Orden Civil de la Solidaridad Social</i></p>	<p><i>Juan Lara Crevillén, presidente de la Plataforma de ONG de Acción Social</i></p>	<p><i>Por promover el pleno desarrollo de los derechos sociales de los colectivos más desfavorecidos en reconocimiento a su trayectoria en la promoción del desarrollo de los derechos sociales de estos colectivos, su impulso al desarrollo del tercer sector de acción social y su constante esfuerzo para la consecución de una sociedad más inclusiva</i></p>
	<p><i>Mario García Sánchez, presidente de COCEMFE (Confederación Española de Personas con Discapacidad) y ex presidente del CERMI (Comité Español de Representantes de Minusválidos)</i></p>	<p><i>Por su trayectoria personal ligada a las asociaciones que promocionan y defienden la integración social de las personas con discapacidad física</i></p>
	<p><i>Pedro Serrano-Piedecasas Fernández, ex presidente de la Federación de Organizaciones a favor de Personas con Discapacidad Intelectual (FEAPS)</i></p>	<p><i>Por su trayectoria profesional dedicada a incrementar la calidad de vida de las personas con discapacidad intelectual y a la promoción del cambio social a favor de los derechos de este colectivo</i></p>
	<p><i>Taula d'Entitats del Tercer Sector Social de Catalunya</i></p>	<p><i>Por su trabajo de impulso al asociacionismo catalán y a las políticas sociales catalanas para favorecer el bienestar de las personas con discapacidad y su labor de apoyo y promoción y promoción de la inserción socio-laboral</i></p>
<p><i>Cruz de Plata de la Orden Civil de la Solidaridad Social</i></p>	<p><i>Armadores y tripulantes de los buques pesqueros "Francisco y Catalina", "Nuestra Madre Loreto", "Corisco" y "Clot de l'Ilot"</i></p>	<p><i>Por su destacada actuación humanitaria, rescatando a 180 inmigrantes que naufragaban a la deriva en aguas del Mar Mediterráneo, y su ejemplo de solidaridad con el sufrimiento de las personas más desfavorecidas, prestándoles todo el apoyo y la atención que necesitaron durante la estancia en los buques</i></p>
	<p><i>Carmen Avendaño Otero, presidenta de la Asociación de Ayuda al toxicómano Erguete y la Fundación Erguete Integración</i></p>	<p><i>Por su lucha activa contra la droga y la denuncia de narcotraficantes desde hace más de 25 años, por su reconocimiento a su compromiso personal en defensa de los jóvenes afectados por la adicción a las drogas y por su actitud decidida de lucha contra el tráfico de drogas desde el ámbito más cercano de la familia</i></p>
	<p><i>Albergue INOUT Hostel, iniciativa de Icaria Iniciatives Socials, que desde 1976 trabaja a favor de las personas con discapacidad</i></p>	<p><i>Se reconoce su importante contribución a la integración laboral de las personas con discapacidad y su compromiso con la responsabilidad social corporativa.</i></p>
	<p><i>Fundación Juan XXIII</i></p>	<p><i>Por su compromiso y responsabilidad sociales a través de su obra y las distintas actividades de integración que promueven dirigidas a las personas discapacitadas intelectualmente</i></p>
<p><i>Jesús Maeztu Gregorio de Tejada, comisionado del Polígono Sur de Sevilla, Defensor del Pueblo de Andalucía durante 1995 y 1996</i></p>	<p><i>Por su compromiso social con los colectivos de riesgo de exclusión social y su labor de mediación, coordinación y canalización de la cooperación entre las Administraciones Públicas, contribuyendo a mejorar su eficacia y favorecer la acción unitaria para dar respuesta a los problemas de marginalidad</i></p>	

APUESTA POR LOS CONTRATOS FIJOS

La reforma laboral, aprobada por el Gobierno, tiene tres objetivos fundamentales: reducir la dualidad, reforzar los instrumentos de flexibilidad interna y dar más oportunidades a las personas que se encuentran en desempleo, especialmente los jóvenes. El Gobierno considera que las nuevas medidas aprobadas son las que requiere la situación actual, en la que se apunta ya claramente una nueva fase del ciclo económico. Son, pues, necesarias actuaciones novedosas, que ayuden a sentar las bases de un nuevo modelo de crecimiento más equilibrado y generador de empleo de calidad, tal y como se recoge en la Ley para la Economía Sostenible.



La reforma laboral fue aprobada por el Consejo de Ministros el pasado 16 de junio.

Con esta reforma, se amplían las posibilidades de colocación de las personas que se encuentran en paro, se elevan las expectativas de acceder a un puesto de trabajo estable, a quienes ahora tienen un contrato temporal, y no se reducen los derechos y garantías de ningún trabajador.

Es positiva para las empresas, porque reduce los costes de la contratación estable, sin reducir los derechos de los trabajadores, a la vez que eleva la flexibilidad interna, lo que traerá consigo la mejora de su competitividad.

Por tanto, es positiva para el conjunto de la economía, porque hará más eficiente el mercado laboral, ayudará a reforzar el crecimiento y va en la dirección de asentar un modelo productivo más equilibrado, sólido y sostenible.

Las medidas contempladas en la reforma se aprueban tras un intenso proceso de negociación con sindicatos y empresarios, que se ha prolongado durante dos años, y en el que finalmente no ha sido posible alcanzar un acuerdo, aunque se han recogido propuestas de todas las partes, enriqueciéndose así el texto final.

CONTRATOS TEMPORALES

La dualidad de los contratos en nuestro país era insostenible. Mes a mes, de cada cien contratos que se realizaban, noventa y dos eran temporales. Se hacía necesario, por todos los medios, fomentar el empleo estable. De esta manera se han adoptado medidas para restringir el uso injustificado de la contratación temporal.

El establecimiento de un límite temporal máximo en los contratos por obra o servicio determinado era necesario. Así, este tipo de contratos no podrán tener una duración superior a tres años, ampliable hasta doce meses más por convenio colectivo. Transcurridos esos plazos los trabajadores adquirirán la condición de fijos de la empresa. A la finalización del contrato el trabajador tendrá derecho a recibir una indemnización de doce días de salario por cada año de servicio.

También adquirirán las condición de trabajadores fijos los trabajadores que en un periodo de 30 meses hubieran estado contratados durante un plazo superior a 24 meses para el mismo o diferente puesto de trabajo con la misma empresa o grupo de empresas, mediante dos o más contratos temporales, sea directamente o a través de empresas de trabajo temporal, con las mismas o diferentes modalidades contractuales de duración determinada.

La norma aprobada hace hincapié que atendiendo a las peculiaridades de cada actividad y las características del puesto de trabajo, la negociación colectiva establecerá requisitos dirigidos a prevenir la utilización abusiva de contratos de duración determinada con distintos trabajadores para desempeñar el mismo puesto de trabajo. Al término del tiempo convenido o realización de la obra del contrato el trabajador tendrá derecho a recibir una indemnización de doce días de salario por cada año de servicio. Además, los contratos de duración determinada que tengan establecido plazo máximo de duración, incluidos los contratos en prácticas y para la formación, concertados por una duración inferior a la máxima legalmente establecida, se entenderán prorrogados automáticamente hasta dicho plazo cuando no medie denuncia y prórroga expresa y el trabajador continúe prestando servicios.

Expirada dicha duración máxima o realizada la obra o servicio objeto del contrato, si no hubiera denuncia y se continuara en la prestación laboral, el contrato se considerará prorrogado por tiempo indefinido.

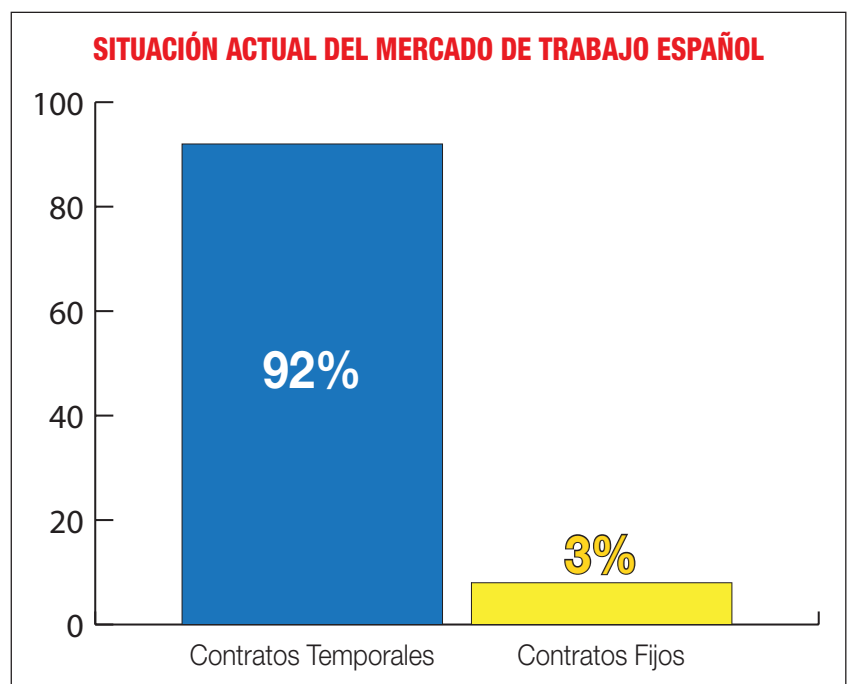
“Los objetivos de la reforma son mejorar la productividad, dar mayor estabilidad al empleo y dotar de más flexibilidad interna a las empresas, sin menoscabar la seguridad de los trabajadores”.
(Celestino Corbacho).

La indemnización por finalización del contrato temporal será progresiva. Concretamente ocho días de salario por cada año de servicio para los contratos que se celebren hasta el 31 de diciembre de 2011; nueve días de salario por año para los que se celebren a partir del 1 de enero de 2012; diez días de salario por año para los que se realicen a partir del 1 de enero de 2013, once días para los contratos temporales que se celebren a partir del 1 de enero de 2014 y doce días de salario por año para los que se lleven a cabo a partir del 1 de enero de 2015.

EXTINCIÓN DEL CONTRATO

Se entenderá por despido colectivo la extinción de contratos de trabajo basada en causas económicas, técnicas, organizativas o de producción cuando, en un periodo de noventa días, la extinción afecte al menos a diez trabajadores, en las empresas con menos de cien trabajadores; el 10 por ciento del número de trabajadores de las empresas que tengan entre cien y trescientos trabajadores y, treinta trabajadores en las empresas que ocupen trescientos o más trabajadores.

Se entiende que concurren causas económicas cuando de los resultados de las empresas se desprenda una situación económica negativa. En este caso, la empresa tendrá que acreditar los resultados alegados y justificar que de los mismos se deduce mínimamente la razón para extinguir los contratos.



Si el proceso de consultas entre la empresa y los trabajadores concluyera sin acuerdo, la autoridad laboral dictará la resolución correspondiente.

También hay que destacar que será nula la extinción del contrato para los trabajadores durante el periodo de suspensión del contrato de trabajo por maternidad, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural, enfermedades causadas por embarazo, parto o lactancia natural, y adopción o acogimiento o paternidad.

FOMENTO A LA CONTRATACIÓN INDEFINIDA

El contrato de fomento de la contratación indefinida, podrá concertarse con trabajadores inscritos en la oficina de empleo, incluidos en uno de los siguientes grupos: jóvenes desde 16 hasta 30 años de edad; mujeres desempleadas cuando se contraten para desarrollar su actividad en profesiones u ocupaciones con menor índice de empleo femenino; mayores de 45 años de edad; personas con discapacidad; parados que lleven inscritos tres meses consecutivos como demandantes de empleo; parados que durante los dos años anteriores a la celebración del contrato estuvieran como temporales, incluidos los contratos formativos y los que hubieran extinguido un contrato indefinido en una empresa diferente.

La reforma laboral sólo afecta a los nuevos contratos.

Cuando el contrato se extinga por causas objetivas y sean declaradas judicialmente improcedentes la cuantía de la indemnización será de 33 días por año trabajado. Las empresas que hubieran extinguido contratos por despido reconocido o declarado como improcedente o despido colectivo no podrán concertar el contrato para el fomento del empleo estable.

AJUSTE TEMPORAL DE EMPLEO

De las medidas para favorecer la flexibilidad interna, negociada en las empresas, y para fomentar el uso de la reducción de jornada, como instrumento de ajuste temporal de empleo, cabe destacar las siguientes:

Sobre la movilidad geográfica, el traslado debe ir precedido de un periodo de consultas con los representantes legales de los trabajadores. El posible acuerdo requerirá la conformidad de la mayoría de los miembros del comité o comités de empresa, y de los delegados de personal. En el caso que la empresa no tuviera representación legal, la negociación se realizaría con una comisión de un máximo de tres miembros integrada por los sindicatos más representativos.

REDUCCIÓN DE JORNADA

La jornada de trabajo podrá reducirse entre un 10 y un 70 por ciento por causas económicas, técnicas, organizativas o de produc-



El presidente Rodríguez Zapatero, junto al Ministro de Trabajo, en la reunión celebrada en Moncloa con los máximos dirigentes sindicales y empresariales



En la Comisión de Seguimiento para el Diálogo Social se celebraron numerosas reuniones con los interlocutores sociales.

ción. En este caso la protección por desempleo será total cuando el trabajador cese, con carácter temporal o definitivo, en la actividad que venía desarrollando y sea privado de su salario. El desempleo será parcial cuando el trabajador vea reducida temporalmente su jornada diaria.

EMPLEO PARA JÓVENES Y PARADOS

Las empresas que contraten de forma indefinida a trabajadores desempleados entre 16 y 30 años, con especiales problemas para incorporarse al mercado de trabajo, tendrán derecho a una bonificación de 800 euros durante tres años o, en su caso, por su equivalente diario. Esta medida se podrá llevar a cabo para los contratos realizados hasta el 31 de diciembre de este año. Cuando este tipo de contratos se realicen con mujeres la bonificación será de 1.000 euros, y para desempleados mayores de 45 años, inscritos al menos doce meses en las oficinas de empleo, la subvención será de 1.400 euros.

También gozarán de bonificaciones las empresas que transformen en indefinidos contratos formativos, de relevo y de sustitución por anticipación de la edad de jubilación,

Los contratos por obra o servicio no podrán tener una duración superior a tres años, ampliables a 12 meses más por convenio colectivo.

cualquiera que sea la fecha de su celebración. Concretamente percibirán 500 euros durante tres años. En el caso de mujeres, la bonificación de la cuota empresarial a la Seguridad Social, será de 700 euros.

CONTRATOS DE FORMACIÓN

Quando se celebren contratos de formación para desempleados inscritos en las oficinas de empleo, las empresas tendrán derecho, durante toda la vigencia del contrato, al cien por cien de las cuotas a la Seguridad Social por contingencias comunes, así como las correspondientes a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, desempleo, fondo de garantía salarial y formación profesional, correspondientes a dichos contratos. Para tener derecho a estos incentivos el contrato para la formación deberá suponer incremento de la plantilla de la empresa. Por otra parte, y para evitar el encadenamiento de contratos en prácticas, en la misma o distinta empresa, ningún trabajador podrá ser contratado por tiempo superior a dos años. Este tipo de contratos sólo se podrán realizar a trabajadores menores de 25 años.

FONDO DE GARANTÍA SALARIAL

En los contratos indefinidos, sean ordinarios o de fomento a la contratación indefinida, celebrados tras la entrada en vigor de este Real Decreto, cuando el contrato se extinga por las causas mencionadas una parte de la indemnización que corresponda al trabajador será abonada directamente por el Fondo de Garantía Salarial en una cantidad equivalente a 8 días de salario por año de servicio, mientras el contrato haya tenido una duración superior a un año. El ministro de Trabajo, Celestino Corbacho, ha estimado el coste de esta medida para el año que viene 120 millones de euros y, el excedente del FOGASA es de casi 4.000 millones de euros.

Se retrasa dos años el plazo para elevar de 8 a 12 días la indemnización por finalización del contrato temporal

FONDO DE CAPITALIZACIÓN

Según la norma aprobada el Gobierno, en el plazo máximo de un año, previa consulta con las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, aprobará un proyecto de Ley por el que sin incremento de la cotizaciones empresariales se regule la constitución de un Fondo de capitalización para los trabajadores mantenido a lo largo de su vida laboral, por una cantidad equivalente a un número de días de salario por año de servicio a determinar.

La regulación reconocerá el derecho del trabajador a hacer efectivo el abono de las cantidades acumuladas a su favor en dicha Fondo, en los supuestos de despido, de mo-





vilidad geográfica, para el desarrollo de actividades de formación o en el momento de su jubilación. Las indemnizaciones a abonar por el empresario, en caso de despido, se reducirán en un número de días por año de servicio equivalente al que se determine para la constitución del mencionado Fondo, que estará operativo a partir del 1 de enero del año 2012.

TRAMITACIÓN PARLAMENTARIA

Esta norma entró en vigor el pasado día 17 de junio, pero el tratarse de un Real Decreto Ley, será debatido en el Congreso de los Diputados y, por lo tanto, los grupos parlamentarios podrán presentar las enmiendas que estimen oportunas, sometiéndolas a votación.

En el preámbulo de esta nueva normativa se subraya que “las modificaciones legales se inscriben en un marco de reformas más amplio impulsado por el Gobierno, integradas en

El FOGASA abonará ocho días de indemnización por despido, no sólo a los contratos de fomento del empleo estable (33 días de indemnización), sino también a los indefinidos (45 días de indemnización).

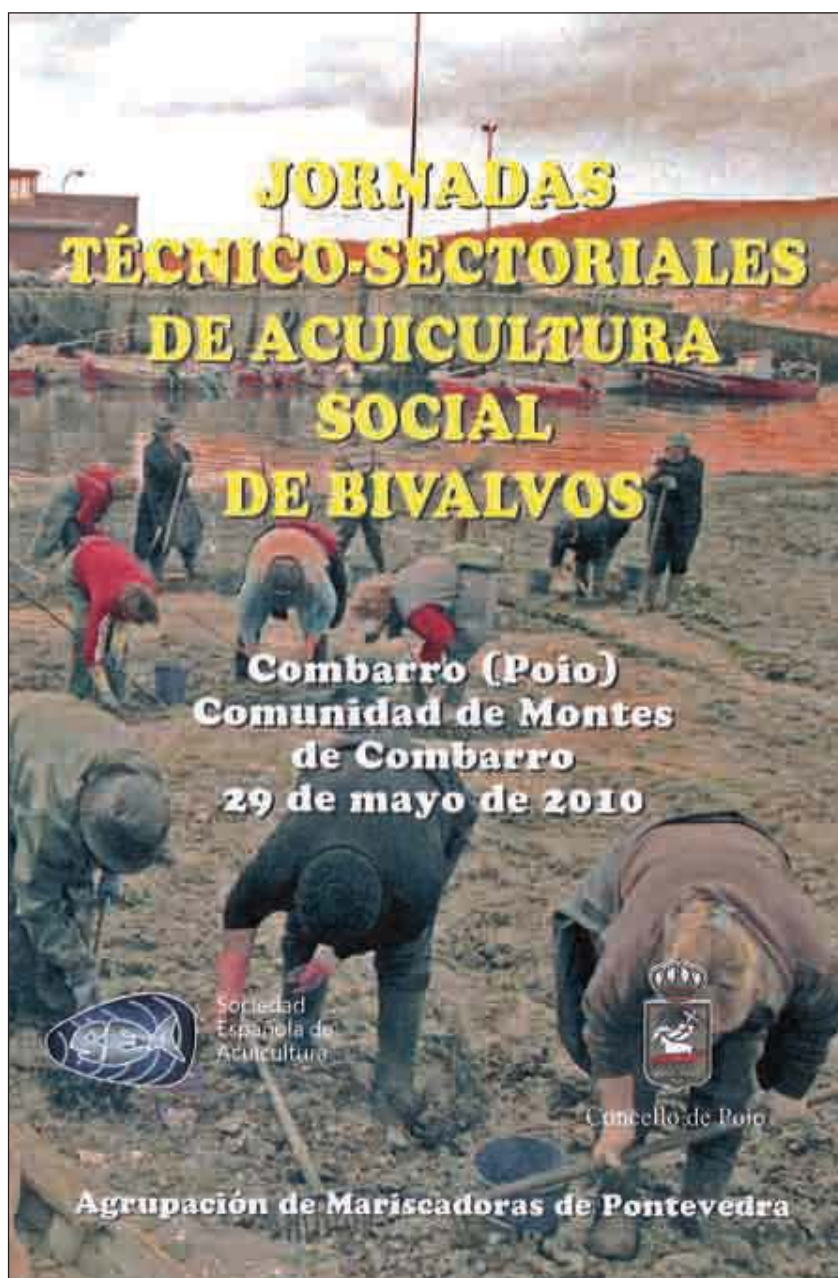
la denominada Estrategia de Economía Sostenible, presentada el pasado 2 de diciembre por el Presidente del Gobierno en el Congreso de los Diputados para acelerar la renovación de nuestro modelo productivo. Un escenario de reformas estructurales de amplio espectro destinadas a hacer más resistente nuestra economía frente a las perturbaciones externas, y a mejorar su competitividad a medio y largo plazo, a fortalecer los pilares de nuestro Estado de Bienestar y, en último término, a generar más empleo. La Estrategia de Economía Sostenible incluía el compromiso de realizar una reforma del mercado de trabajo, que se materializa a través de este Real Decreto Ley.

Por tanto es desde una perspectiva integral, que contemple tanto la totalidad de las actuaciones adoptadas en estos dos últimos años como las iniciativas de futuro en marcha, que las medidas incluidas en este Real Decreto Ley adquieren su completa dimensión”. ■

Jornadas técnico-sectoriales de Acuicultura Social de Bivalvos

Mariscadoras y Científicos, CARA A CARA

Con la intención de reunir al sector productivo y al investigador, la Sociedad Española de Acuicultura (SEA) organizó a finales de mayo en Combarro una Jornada Técnico-Sectorial para debatir los problemas que afectan a la acuicultura de bivalvos y las actuaciones que los mariscadores pueden llevar a cabo con los científicos para solventarlos. Además, pretendían dar a conocer el nuevo concepto de Acuicultura Social en el que se está transformando el marisqueo. Tras la experiencia con las mariscadoras, la SEA está estudiando realizar unas jornadas semejantes en otros puntos de nuestra geografía. En septiembre, tendrá lugar en Coín un encuentro de "Acuicultura en Mar abierto" y no se descarta organizar otra sobre "Repoblación" para involucrar al sector.



Tradicionalmente, el término "mariscar" se ha relacionado con la recolección de moluscos, equinodermos y crustáceos para el consumo familiar. Sin embargo, en la actualidad el término va mucho más allá. Cualquier persona que pertenezca a una agrupación sectorial, cofradía, organización o cooperativa dedicada al cultivo de bivalvos ya no es un mariscador sino un acuicultor.

Los mariscadores se han convertido, a lo largo del tiempo, en acuicultores altamente especializados con un futuro prometedor, siempre que se apliquen políticas de confianza efectiva.

La acuicultura social de bivalvos se enfrenta hoy a grandes retos: cambios que afectan a la producción, al clima, al comercio y a hábitos de consumo, a los que debe adaptarse y anticiparse para seguir generando riqueza.

Se trata, por ello, de una actividad con una enorme proyección de futuro, respetuosa con el medio ambiente y claramente sostenible pero que necesita del apoyo de los científicos e investigadores para solucionar los problemas a los que se enfrenta.

La acuicultura social se relaciona con el medio de forma colectiva. Así, los medios de producción, la organización, la gestión y el control se desempeñan de manera extensa entre una gran masa de población, evitando que la riqueza y recursos estén en manos de unos pocos, repartiéndolos entre un amplio número de personas, con métodos que protejan el medio ambiente y que no interfieran en el transcurrir de los procesos culturales de las zonas donde se asienta esta actividad.

PROYECCIÓN DE FUTURO

Según la FAO (Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas) las zonas de producción de bivalvos en España sólo satisfacen el 8% de nuestras necesidades de consumo interno, por lo que claramente existe margen para crecer: Mucho más si tenemos en cuenta que los bancos de explotación de recursos acuícolas están siendo usados en un 18% del total disponible, a la espera de que se inviertan en estudios y proyectos que indiquen cómo rentabilizarlos y optimizarlos.

La acuicultura social vertebró la economía doméstica de buena parte de la población gallega residente en la costa, dando oportunidades de igualdad y empleo a miles de mujeres y también a hombres (dedicados mayoritariamente al marisqueo a flote).

Pero además, por cada empleo en el mar se generan cuatro más en tierra ya que desde que el acuicultor recolecta el producto hasta que se pone a la venta ha pasado por varias fases intermedias, como plantas depuradoras, fábricas de transformación (conservas, productos elaborados...), transporte y distribución que dan empleo a un buen número de personas.

PARTICIPACION DEL SECTOR

Los representantes de la Agrupación de Mariscadoras de Pontevedra, de la Cofradía de Noia, del Cima de Corón y de las Univer-



La acuicultura social de bivalvos tiene una importancia socioeconómica vital para gran parte de Galicia

sidades de Santiago y A Coruña y de la SEA sentaron en Combarro las bases de futuras actuaciones conjuntas para solucionar los problemas a los que se enfrenta el marisqueo en Galicia.

Marina Buceta, presidenta de la Agrupación de Mariscadoras de Pontevedra, hizo una radiografía de los problemas que afectan al sector, destacando que el cambio climático y la contaminación están provocando la desaparición de algunas especies como la almeja babosa, la cornicha, el caramuxo o la ostra. Por otra parte, otras especies como la almeja japónica están invadiendo el mercado y sus importaciones traen consigo enfermedades con gran mortandad.

Para Marina Buceta deben darse nuevos métodos de producción y también de comercialización ya que en la actualidad los caminos hacia los mercados de los productos no son los adecuados, al haber pocos compradores, precios bajos y pocas ayudas económicas.

Desde el punto de vista administrativo insistió en que se dan zonas C en las que no se puede mariscar y se necesitan estudios para recuperar los bancos improductivos, algo que también se apoya desde la Xunta de Galicia.

En este sentido, la Conselleira del Mar de Galicia, Rosa Quintana, ha destacado la gran sensibilidad del Ejecutivo regional para recuperar las zonas donde hay menos actividad profesional y ha asegurado que el saneamiento de todas las Rías gallegas es un compromi-





Se trata de una actividad con gran futuro, respetuosa con el medio ambiente y claramente sostenible. Sin embargo, necesita de la investigación para solucionar los problemas a los que se enfrenta

so del presidente de la Xunta. Así, su departamento trabaja junto al de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras en identificar los vertidos y en clasificar zonas de producción para aplicar medidas correctoras en zonas donde tiene más incidencia el marisqueo.

En este sentido, el Instituto Tecnológico para el Control del Medio marino de Galicia (Intecmar) está realizando análisis para evaluar el estado de las rías por lo que, según la Conselleira, "es posible que algunas zonas cambien su catalogación". Además, se van a mantener reuniones con las cofradías para trasladarles los resultados de dichos análisis y elaborar consensuadamente planes de gestión con el objetivo de que las zonas catalogadas como C, sufran las menores pérdidas económicas posibles.

Por su parte, los científicos destacaron la importancia de luchar por la calidad y evaluar los bancos. Josefina Prieto, especialista en Genética de la Universidad de A Coruña, apostó por diferenciar las especies propiamente gallegas de las foráneas y estudiar la variabilidad de los bancos naturales para evitar el colapso.

Además, insistió en que la Universidad podría ayudar a la comercialización de los productos, a estudiar líneas de contaminación y evaluar el daño de los procreadores para la cría.

Por su parte, Jesús Romalde, del Departamento de Patología de la Universidad de Santiago se mostró partidario de una mayor comunicación y contacto entre los sec-

tores afectados. Así, centró su intervención en el área sanitaria-patológica insistiendo en la necesidad de un estudio multidisciplinar para analizar la desaparición de especies, la aplicación de probióticos con el fin de evitar mortalidades masivas y la necesidad de estar alertas ante las posibles "importaciones" de enfermedades

Como ejemplo de que las cosas pueden cambiar Adelo Freire, de la Cofradía de Noia hizo una brillante exposición de los logros y avances hechos en su Cofradía que han llegado a realizar un criadero, modernizando todas las técnicas empresariales con el objetivo de mejorar los ingresos y la producción. Todo un ejemplo a seguir e imitar.

¿QUÉ HACEN LOS ACUICULTORES DE BIVALVOS?

- Elaboran planes de explotación anuales de bivalvos, poliketos, algas y demás especies, como percebes, erizos...



- Gestionan la resiembra de individuos jóvenes, adaptando la producción biológica al estado del recurso

- Gestionan las tareas de vigilancia contra el furtivismo en los bancos acuícolas, tanto de día como de noche

- Manejan los recursos de los arenales adaptándolos a las necesidades del mercado y a la situación biológica de los mismos.

- Participan en campañas de promoción comercial de los productos y exaltación de los mismos en eventos y ferias.

- Fomentan la explotación de los recursos acuícolas de una manera sostenible para garantizar la permanencia estable de la economía de las familias acuicultoras.

- Organizan tareas de recuperación de los bancos productivos con labores de limpieza y recuperación con calendarios fijados de retirada de algas y plagas de los arenales y lodos.

- Vigilan la biología de los bivalvos debido a cambios en las condiciones climáticas y medioambientales, con el fin de evitar incidencias graves que puedan afectar a la producción de los mismos.

- Controlan y denuncian vertidos contaminantes accidentales o provocados al medio marino y a los ríos.

- Organizan campañas de recuperación medioambiental de los ríos que vierten sus aguas a los bancos productivos, ayudando a eliminar focos contaminantes, residuos y vegetación foránea e invasora que pueden cambiar la calidad de las aguas y arenas que llegan al mar.

LINEAS DE ACTUACIÓN CONJUNTAS PLANTEADAS EN LAS JORNADAS

Estudio genético y patológico de los bancos naturales que permita analizar

- La desaparición de especies
- La productividad de los bancos
- Las enfermedades ya detectadas

Estudio económico sobre la comercialización de bivalvos con acciones que permitan

- Vender sus productos a las Cofradías,
- Obtener los mejores precios
- Valorar mejor los productos
- Favorecer actuaciones a nivel político para
- Normalizar las condiciones higiénico-Sanitarias
- Favorecer la limpieza de objetos contaminantes y de desecho

Control de las especies alóctonas y de las importaciones de semillas para:

- Evitar enfermedades y la pérdida de valor de las especies autóctonas

Actuaciones en playas concretas con el fin de:

- Recuperar bancos naturales improductivos

Aplicación de biomarcadores genéticos para

- Identificar las especies gallegas,
- Defendiendo la calidad de los productos de las Rías ■

DANIEL BEAZ PALEO

ANA DÍAZ





Los mayoristas de pescado APUESTAN POR EL CAMBIO

La Asociación Nacional de Mayoristas de Pescado, Anmape, celebró el segundo congreso para analizar la situación del sector en un momento de crisis de la economía y, sobre todo, para buscar salidas que garanticen el futuro de esta actividad. El congreso contó con la presencia de representantes de la Administración y de todo el sector de la pesca. Y entre las principales conclusiones de los debates, dos cuestiones a destacar. Primera, que los Mercados Centrales son el mejor instrumento para regular los mercados

y lograr la máxima transparencia, además de garantizar la calidad y seguridad de los productos. Segundo, que los mayoristas de pescado tienen la necesidad de trabajar para lograr unas estructuras más competitivas en volumen y eficiencia, así como estando presentes en toda la cadena desde la parte extractiva a la distribución. Para el presidente de Anmape, Manuel Pablos, el sector debe poner en marcha un proceso de cambios para garantizar su futuro en beneficio propio y el de los consumidores.



Promoverán la integración horizontal para crear empresas más fuertes

de costes y el funcionamiento de unas economías de escala, así como fomentar acuerdos para la concentración de la oferta en origen. Los mayoristas de pesca son conscientes de que podrían desarrollar un papel más importante en el conjunto de la cadena alimentaria de este producto, salir un poco más del espacio Merca, y que es preciso poner en marcha actuaciones que generen un aumento de la actividad con la mirada puesta en el sector de la restauración, establecimientos Horeca, y que generen además un mayor valor añadido.

Como una de las partes más importantes de la cadena, desde los mayoristas de pescado se pretende igualmente impulsar el desarrollo de campañas para la promoción del consumo de pescado, así como para apoyar al sector minorista.

Los mayoristas de pescado ubicados en los mercados centrales, se enfrentan también en la actualidad a otras formas de comercialización de pescado que, en alguna medida, puede ser competencia con su trabajo. Esa sería, por ejemplo, el aumento directo de las importaciones por parte de otros operadores no ubicados en los mercados y el papel más fuerte que juega cada día la gran distribución con políticas de compras directas tanto en España como en el exterior. Para Manuel Pablos, esa situación existe, pero la misma no se debería ver como una competencia, sino como un nuevo escenario donde es preciso

En la actualidad, tras el ajuste desarrollado en los años precedentes, en España funcionan un total de unos 400 mayoristas de pescado de los que 170 se hallan ubicados en MercaMadrid. De acuerdo con la evolución de la actividad económica, la reducción del número de mayoristas se ve como un proceso lógico. Sin embargo, el objetivo del sector de cara al futuro es que esos procesos se hagan de acuerdo con una estrategia y de una forma ordenada. En esa línea se hallan algunas de las conclusiones acordadas en el congreso. Por un lado, se pretende fomentar la integración en el sector mayorista para lograr empresas con un mayor potencial. De otra parte, se quiere desarrollar otra política de integración especialmente con el sector extractivo y la acuicultura, una mayor integración de los servicios logísticos para lograr un mayor ahorro



buscar puntos de encuentro. Para ello, una de las conclusiones del congreso fue la necesidad de organizar a nivel nacional mesas de encuentro entre el sector mayorista y la gran distribución. Para los mayoristas de pescado, la red de mercados es el mejor instrumento para la regulación de los mercados al ser un mecanismo que da transparencia y seguridad en materia de controles de calidad y seguridad alimentaria. En esa línea se considera que serían necesarias más acciones de colaboración entre el conjunto de los mercados.

Finalmente, para los mayoristas de pescado es importante el desarrollo de la demanda y para ello el congreso suscribió el compromiso de poner en marcha campañas de promoción que impulsen la demanda y, sobre todo, para lograr el nivel de satisfacción de los consumidores. Este mes de junio inició su actividad el Centro Interactivo de Pescado en Mercabarna para acercar la realidad del sector de la pesca a colectivos como niños y personas de más edad y en el futuro se podría repetir la misma experiencia en otros como Mercamadrid y Mercazaragoza

Desarrollarán igualmente una integración vertical para abarcar toda la cadena desde la parte extractiva a la distribución y la hostelería

En el plano de la representatividad, el congreso se planteó como objetivo lograr un puesto en el Consejo Consultivo de la pesca

En el marco de ese Congreso, el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fraguero, el presidente de MERCASA, Ignacio Cruz Roche y el presidente de Anmape, Manuel Pablos, suscribieron un acuerdo por el que todas las partes se comprometieron a luchar para que la trazabilidad de los productos en origen y su recorrido por toda la cadena sea una situación generalizada que ofrezca todas las garantías a los consumidores. Este acuerdo se concreta en la creación de un grupo de trabajo para desarrollar los mecanismos necesarios por los que un consumidor de pescado pueda conocer todo sobre ese producto, denominación, zona, tipo de captura, frescura, tallas etc.. La trazabilidad para los productos de la pesca ya es hoy una exigencia legal, aunque hay zonas donde la misma no se cumple.

Para el secretario General del Mar, estamos en un momento clave para poner en práctica la sostenibilidad de los productos de la pesca y con ello, redondear los esfuerzos para



impedir la presencia en los Mercas de los productos de talla ilegal y sin trazabilidad. Para el responsable de la política pesquera, los mercados centrales son pieza clave e indiscutible en el futuro de los productos pesqueros y acuícolas al disponer de una avanzada tecnología para transmitir una imagen de calidad y responsabilidad. Igualmente destacó la oportunidad de este momento para aproximarse a los consumidores, ofreciendo más información sobre seguridad y trazabilidad de toda la cadena alimentaria.

El congreso fue escenario de importantes debates sobre el conjunto de las actividades que giran en el entorno del mundo de la pesca desde la actividad extractiva hasta la restauración y la gran distribución, pasando obviamente, por el peso y el papel de los mercados y, en su seno, de los mayoristas de pescado.

El vicepresidente de Anmape, y presidente del Gremio de Mayoristas de Pescado de Barcelona, Leandro Serra, centró su intervención en los mercados centrales y su futuro. Ponderó su papel como instrumentos para poner en manos de la sociedad una oferta cerca de los puntos de venta ofreciendo variedad, volumen, seguridad alimentaria, trazabilidad en los productos y competencia. De acuerdo con la evolución de demanda, los mercados centrales han pasado de tener a los detallistas como los únicos compradores a operar directamente con la exportación o los establecimientos de la restauración. Pero, en este momento preocupa el descenso de los detallistas, situación a la que los mayoristas de pescado deberían, en su opinión, hacer frente. Leandro Serra abogó por la necesidad de ofrecer nuevas respuestas a las necesidades de una demanda cambiante donde podía destacarse el peso de la inmigración.

Entre las tareas pendientes de los mayoristas de pescado en la actual coyuntura, destacó cuatro. Convertir los mercados en establecimientos de primera venta, abriendo el abanico actual con una oferta más diversificada; reinventar el comercio de pescado; potenciar los clientes propios; alianzas con el sector extractivo y la educación a las nuevas generaciones en el consumo de pescado.

El secretario general de Cepesca, Javier Garat centró su intervención en la necesidad de desarrollar una política de sostenibilidad en materia de recursos pesqueros y el papel que estaba protagonizando el sector en esa dirección en todos los foros nacionales, co-

munitarios e internacionales, así como en los modelos para la comercialización de los productos de la pesca.

Para el representantes de la organización pesquera española, la actividad de Cepesca se halla muy volcada en el desarrollo de políticas que apoyen la sostenibilidad de los caladeros como el mejor instrumento para asegurar la actividad de las flotas con planes como los existentes para el atún rojo, la merluza en la zona norte, la cigala y la merluza en la zona sur etc. Javier Garat reflexionó sobre la imposibilidad, en muchos casos, de cumplir estrictamente las normas ante la complejidad de las mismas.

El secretario general de Cepesca señaló igualmente los trabajos de su organización en materia de mejora en los procesos de co-



comercialización con campañas de promoción para el consumo de pescado en coordinación con otras entidades.

Para Javier Garat, en materia de política de capturas, uno de los problemas más importantes a los que se enfrenta el sector es el desconocimiento, en muchos casos, del estado real del 57% de los caladeros, lo cual hace imposible la aplicación de las medidas adecuadas.

En su intervención, el secretario general de Cepesca apuntó un tema para el debate. Javier Garat señaló que, si las capturas ilegales no tuvieran una vía para su comercialización, las mismas dejarían de existir, punto en el que, en su opinión, tienen mucho que decir los mayoristas de pescado. Para finalizar su intervención, otra cuestión para el debate. Javier Garat señaló la demanda de los armadores para tener libertad de venta y que no se vean obligados a pasar por las lonjas. En esta dirección, los armadores buscarían una

Los mercados centrales se consideran el mejor instrumento para regular y garantizar la seguridad en la oferta



cobertura jurídica para poder negociar directamente la venta de sus capturas con los mayoristas o con las redes de distribución.

El jefe de la Unidad de Comercial y Mercados de la Dirección General MARE de la Unión Europea Christian Rambaud analizó la situación de los productos de la pesca y de la acuicultura en la Política Pesquera Común. Según el responsable comunitario, las reformas se van a centrar en cuatro puntos. El primero se orientará hacia la optimización de los recursos y para la racionalización de los mismos. Un segundo aspecto será la búsqueda de fórmulas para lograr un sector más organizado. Una tercera medida será la mejora de la información que dispongan todos los agentes implicados en los proceso con la creación de un Observatorio de los Mercados y finalmente, cambios en las normas de comercialización y más información a los consumidores. En materia de etiquetado, no se descarta la posibilidad de que las mismas tengan una información voluntaria con la incorporación de propiedades nutricionales. Bruselas va a establecer reglas más claras en política de comercialización, pero no va a decidir la manera de comercializar el pescado en cada Estado miembro y que no tiene por qué desaparecer ningún eslabón de la cadena, si aporta valor añadido al producto.

Desde la patronal de la distribución Asedas, donde se integran las cadenas de supermercados, Ignacio García Margazo señaló los cambios que, en su opinión deberían acometer los mayoristas para acceder a las grandes cadenas de la distribución alimentaria.

Entre otras medidas los principales retos se concretan en las actuaciones siguientes: asumir que el consumidor demanda productos de forma permanente y fuera de toda lógica estacional; realizar un esfuerzo para ofrecer el producto en tiempo y en eficacia; evolucionar los modelos de negocio; asumir que las cadenas de distribución no cuentan con mucho espacio para almacenar, lo que supone un mayor esfuerzo logístico; tratar de unificar el tamaño de cajas y contenedores; adaptar horarios a las necesidades de la distribución, utilizar la trazabilidad como seguro alimentario y trabajar de forma conjunta los residuos.

Para el presidente de Mercasa, Ignacio Cruz Roche, el sector de la restauración es un nuevo reto para los mayoristas de pescado donde pueden ganar un nuevo espacio de venta



con la oferta de precocinado con una actitud más competitiva. Como los retos más importantes para el sector de los mayoristas, el responsable de Mercasa apuntó, entre otras cuestiones, la integración vertical de las empresas en el seno de la red de mercas, su adaptación a la evolución de las ciudades y a las tendencias de los consumidores, la innovación en la política de logística para reducir costes y optimizarlos recursos, reducir el número de operadores y mejorar la formación empresarial y el cambio generacional.

El director general de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias, el principal reto de todo el sector es el desarrollo de una política de sostenibilidad en toda la cadena desde la captura hasta su comercialización

José Manuel Gil de Bernabé, por la Federación de Cofradías, señaló la necesidad de poner más esfuerzo en el control del etiquetado en toda la cadena en cuanto productos que salen correctamente en lonja no llegan en la misma situación a los puntos de destino. La subdirectora general de Economía Pesquera, Aurora Blas insistió en la preocupación de la

Administración, tanto sobre el cumplimiento de las tallas mínimas, como sobre todo el etiquetado para que el mismo sea correcto, completo y visible e inteligible para los consumidores. ■

V.M.



Aportará una valiosa información para el sector marítimo-pesquero

Un robot sumergible rastreará LAS AGUAS CONTINENTALES GALLEGAS

El pasado 1 de junio, miembros del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) lanzaron desde el buque oceanográfico "Mytilus" un "planeador submarino" en la zona de Cabo Silleiro, en la pontevedresa Ría de Vigo. Este artilugio, que no precisa de ningún tipo de propulsión, rastreará las aguas gallegas desde la zona costera hasta 150 kilómetros mar adentro, y podrá sumergirse a un kilómetro de profundidad.

Desde comienzos de junio y hasta finales de agosto, época en la que se produce el afloramiento de las aguas profundas, ricas en nutrientes, en la plataforma continental gallega, el planeador submarino que acaban de lanzar científicos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) estará recogiendo datos navegando bajo el agua y haciendo perfiles entre el fondo y la superficie. Tras la realización de cada perfil, el robot

emergerá para remitir, vía satélite, información sobre las condiciones físicas del agua: Temperatura, salinidad, densidad, contenido de clorofila, material suspendido, oxígeno y velocidad de la corriente en toda la columna de agua. Estos datos serán recogidos por los ordenadores ubicados en los laboratorios de la Universidad de East Anglia, en el Reino Unido, y del Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC, Vigo), entidades que llevan a cabo este proyecto de investigación, para que ex-



Fotos: CSIC

pertos de ambos organismos procedan a su estudio y análisis.

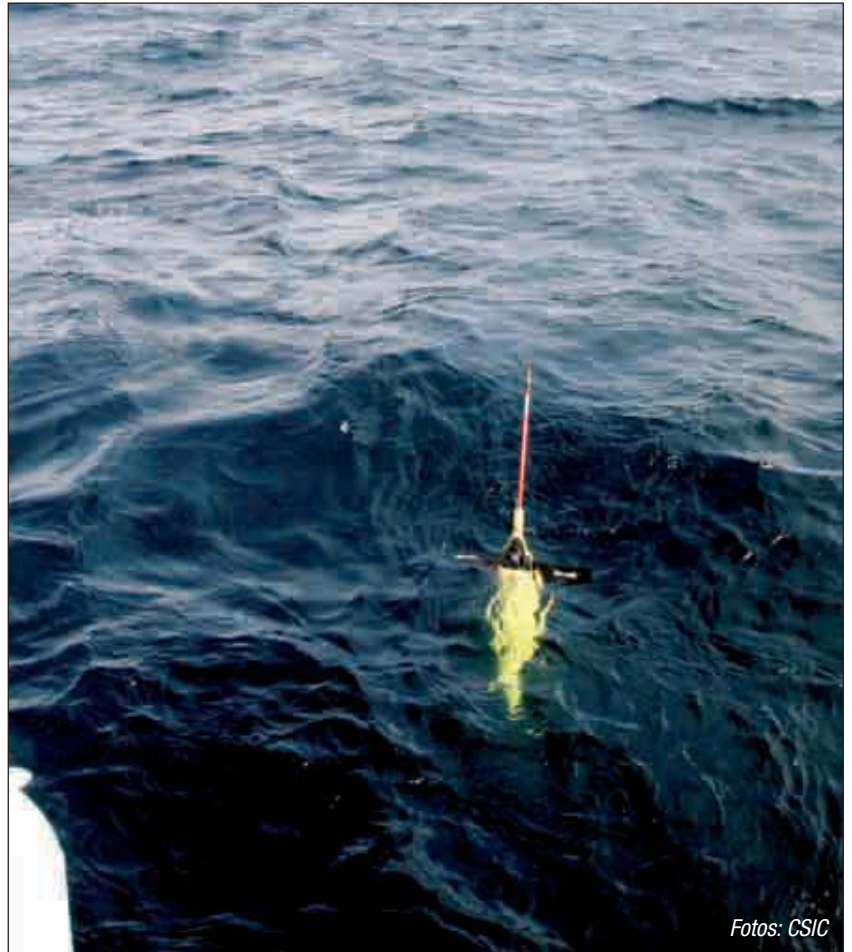
Es el primer ingenio de estas características que se despliega en aguas gallegas y el segundo en España (se probó un planeador similar en el Mediterráneo por parte del Ime-dea, centro de investigación del CSIC y de la Universidad de las Islas Baleares). Gracias a los datos que aportará este robot sumergible se dispondrá de una valiosa información para la predicción de la deriva de larvas de las especies de interés comercial, de gran importancia para el sector marítimo pesquero y de los vertidos contaminantes, o sobre el estado de la mar. Además, constituirá una pieza fundamental para la comprensión de la dinámica costera de esta región.

Se eligió la zona de Cabo Silleiro para su lanzamiento por existir desde hace décadas una amplia información oceanográfica. Ello, unido a la posibilidad de utilizar esta tecnología en esta zona de fondeo permanente del CSIC, permitirá investigar el régimen oceánico con gran detalle. Los datos obtenidos serán extensibles a toda la zona de afloramiento ibérico.

Como señala el profesor de investigación del CSIC Des Barton, “cuando el planeador complete sus primeras trayectorias entre la superficie y el fondo y tengamos los datos, dejaremos al robot seguir su trayectoria, que en principio durará entre cinco y seis meses”. Este es el tiempo de autonomía de este ingenio que mide dos metros de largo, pesa 52 kilogramos y que no necesita combustible ni tiene hélices para desplazarse. Los movimientos de inmersión y de subida a la superficie los realiza mediante cambios de densidad respecto al agua. Solamente dispone de una batería para alimentar los sensores que son de muy bajo consumo.

ECONÓMICO E INNOVADOR

El planeador sumergible constituye, además de una herramienta de gran utilidad, un sistema de observación económico y complementario a otros sistemas. Como destaca el profesor Des Barton, “al emplear este tipo de robots para este muestreo obtendremos una mayor frecuencia de observaciones en este afloramiento tan variable que si empleáramos un barco. A lo que se une un coste mínimo”. Con él, además, se puede completar la información recogida por la red de boyas y de satélites. Su movilidad presenta la gran



Fotos: CSIC

El robot cubrirá desde la línea de costa hasta los 150 kilómetros mar adentro y a una profundidad que podrá llegar a los mil metros, barriendo todo el litoral gallego. Cada vez que salga a la superficie, transmitirá los datos recogidos vía satélite.

ventaja de que amplía la información recogida por las boyas, ya que éstas sólo suministran datos desde posiciones fijas. Además, sus sensores rastrean toda la columna de agua, desde el fondo hasta la superficie.

Este proyecto que el CSIC lleva a cabo junto a la Universidad de East Anglia, en Gran Bretaña, forma parte de los proyectos Caibex (financiado por el Plan Nacional); el Raia (financiado por la Unión Europea, dentro del Programa INTERREG); y Calibeira (financiado por la Fundación para la Ciencia y Tecnología de Portugal).

El objetivo fundamental de este conjunto de investigaciones es poder pronosticar a corto plazo las condiciones ambientales marítimas. Esta tecnología de exploración marina que se está poniendo en marcha presenta un gran futuro, al decir de los expertos, por la gran cantidad de datos que se pueden tomar con ella y a un coste muy bajo. El planeador submarino en cuestión fue adquirido por la Universidad de East Anglia en el marco del proyecto Gopina. ■

R.G.

Un proyecto portentoso marcado por el sobrecoste

RECTA FINAL DE LA AMPLIACIÓN DE EL MUSEL



El proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, iniciado a mediados de julio de 2004, está a punto de concluir a falta de los últimos rellenos ganados al mar. La ampliación del primer puerto granelero del sistema portuario español, que busca facilitar el desarrollo industrial de su zona de influencia, coincide con un período de caída de tráficos y fletes al que la autoridad portuaria tendrá que hacer frente lastrada por un elevado endeudamiento debido a los sobrecostes de una obra que ha

pasado de los 420 millones de euros estimados en la propuesta inicial a los 579 calculados en el proyecto definitivo redactado a mediados de 2004 para finalmente ascender a 715,6 millones de euros (sin IVA) a consecuencia de la modificación del proyecto que lo ha encarecido un 40 por ciento. Ante esta situación, el Ministerio de Fomento ha optado por una gestión co-participada que garantice la devolución del préstamo que financie el sobrecoste.



El Gobierno autorizó a Fomento el gasto de 215 millones de euros para que se concediera el préstamo al puerto de Gijón.

que la protección de los rellenos de los taludes interiores, ubicados en la parte Oeste y Sur de la dársena, con longitudes de 1.732 metros logran una superficie de 145 hectáreas de terrenos ganados al mar.

Estas son las cifras de una impresionante obra civil cuyo avance está permitiendo el inicio de las obras de las inversiones en las terminales —granelera, gasera, intermodal y petrolera— que darán sentido a la ampliación al posibilitar el aumento de los tráficos del puerto.

Pero la obra también ha tenido alguna “gotera” e imprecisiones. Las previsiones de los tráficos del puerto realizadas en 2003 por la Autoridad Portuaria de Gijón, señalaban que pasarían de los 19 millones de toneladas de aquel año a los más de 30 millones para 2010. Sin embargo, la crisis económica —que ha afectado a los grandes puertos europeos— ha repercutido negativamente en la actividad económica de empresas como Acelor Mittal o Endesa. A consecuencia de esto El Musel cerró el balance de 2009 con algo menos de la mitad de tráficos de lo previsto en aquel momento. A este recorte de los ingresos, provocado por la caída de los tráficos, se suma el incumplimiento del cuadro financiero previsto al comienzo de 2005 y, por tanto, el aumento de la deuda del puerto con los acreedores. Entonces, el montante de la inversión de los trabajos a contratar se estimó en 499 millones de euros (sin IVA) o 579 (499,346 + 79,9). Para alcanzar esta cantidad el puerto asumía un préstamo de 250 millones de euros cuya devolución se iniciaría en 2009. Estas cantidades de dinero, tan impresionantes como las cifras de proyecto, preveían unas cuotas de amortización que oscilaban entre los 5,9 a los 11,9 millones de euros. Esta última cantidad es similar a los beneficios anuales del puerto con movimientos entorno a los 20 millones de toneladas. Pero a esta cifra se añadió posteriormente 216, 314 millones debido al modificado que incrementó el coste del proyecto en un 40%. Como consecuencia de este incremento del proyecto, los compromisos de amortización también se encarecen colocando a El Musel, según el Informe de Gestión del Sistema Portuario, como el puerto con más deuda a corto plazo de toda España.

El sobrecoste ha obligado al Consejo de Ministros a autorizar a principios de este año al Ministerio de Fomento la aprobación del gasto de 215 millones de euros para que Puertos del Estado conceda a la Autoridad Portuaria de Gijón

El proyecto de la ejecución del nuevo dique de abrigo, que parte del Cabo de Torres con una longitud de 3.847 metros conformando una dársena de 140 hectáreas de aguas abrigadas, ha supuesto un hito. Además, el proyecto incluye la construcción de un muelle ubicado en la parte Norte de la dársena de 1.250 metros de longitud, con calados que oscilan entre los 20 y los 27 metros y una anchura superior a 400 metros, que va a permitir el atraque simultáneo de tres bulk-carriers de 230.000 TPM y 20 metros de calado. A esto hay que añadir

el dinero que permita hacer frente a los pagos de la ejecución de las obras ya que la Comisión Europea concluyó que hubo irregularidades en la contratación de una cantera y, como consecuencia, desestimó financiar el sobrecoste.

La autorización de los 215 millones ha resuelto el problema, aunque con unos compromisos de pago difíciles de afrontar con los beneficios que generan los tráficos actuales. Además, la entrega del dinero está condicionada a la creación de una comisión gestora que supervise las actuaciones de la Autoridad Portuaria y a la firma de un convenio de normalización financiera. De esta forma, el trabajo de esta comisión no es otro que el de garantizar la devolución del crédito sin establecer estrategias de gestión, aunque el elevado nivel de endeudamiento se reflejará en los planes anuales del puerto. Por tanto, la comisión de control tiene por objeto evitar nuevos desvíos o sobrecostes.

DESARROLLO INDUSTRIAL

Para sacar partido a esta faraónica ampliación, desde la Autoridad Portuaria se diseñaron una serie de proyectos que generarían un incremento del volumen de los tráficos. El primer proyecto es la planta regasificadora que se levantará en un terreno de 21 hectáreas ganadas al mar. En el terreno, concedido por 35 años el pasado septiembre, Enagas construirá la séptima planta regasificadora en nuestro país, que supondrá una inversión inicial en torno a los 450 millones de euros en los tres próximos años. En la actualidad ya se trabaja en la construcción de los tanques que servirán de almacenamiento del gas licuado.

La Planta de Regasificación, mediante la construcción de dos tanques de 150.000 m³ cada uno, dispondrá, en una primera fase, de una capacidad de almacenamiento de 300.000 m³ de GNL ampliable hasta 600.000 m³ y una capacidad de emisión de gas al sistema de 800.000 m³(n)/h, ampliable a 1.200.000 m³(n)/h. Los dos tanques tendrán una altura máxima superior a los 50 metros y un diámetro entorno a 78 metros. El interior de los depósitos estará revestido por una capa de acero y el exterior será de hormigón especial. El proyecto de la planta está diseñado para permitir su ampliación mediante otros dos tanques de almacenamiento de igual capacidad que los primeros y la ampliación de emisión en 400.000 m³(n)/h hasta un total de 1.200.000 m³(n)/h. (10,5 bcm).



“No logramos nada desviando un tráfico de Barcelona a Valencia, la suma es cero”.
(Fernando González Laxe)

Otra parte importante de la construcción de la planta la constituye el pantalán de 4.000 metros cuadrados que servirá para el atraque de los gaseros que trasladarán el gas al puerto.

De acuerdo con las previsiones de la empresa, la nueva infraestructura entrará en servicio a finales de 2012 y la construcción de la planta tendrá un coste de 377 millones. La obra empleará cerca de 1.800 puestos de trabajo entre los empleos directos e indirectos y tendrá un total de 120 empleados cuando esté en funcionamiento.

TÉRMINAL DE GRANELES SÓLIDOS

La decisión de la ampliación del puerto se debe, en parte, a que la terminal de graneles sólidos EBHISA diseñada en 1992 para descargar un máximo de 12 millones, a pesar de sus mejoras, tenía unos índices de ocupación superiores a los aconsejables a los que se

AMPLIACIÓN DEL PUERTO: CIFRAS Y FECHAS

AMPLIACIÓN DEL PUERTO EN CIFRAS	
Longitud dique de abrigo	3.847 m.
Longitud dique Torres	1.433 m.
Longitud dique Norte	1.585 m.
Longitud contradique	829 m.
Longitud muelle Norte	1.250 m.
Longitud taludes interiores	1.732 m.
Calados dársena	20,00 y 27,00 m
Superficie de tierra	145 Ha
Superficie de la dársena	140 Ha

DESARROLLO INDUSTRIAL DEL PUERTO
-Terminal de graneles sólidos
-Terminal de graneles líquido (petróleo)
-Terminal Polivalente
-Regasificadora
-Planta de ciclo combinado



añadía la limitación del calado de los barcos a 18 metros. Estas circunstancias suponían una merma en la calidad del servicio prestado y, por tanto, falta de competitividad respecto de otros puertos.

Estas circunstancias y unas previsiones de tráficos por encima de los 31 millones de toneladas para 2010 impulsaron la ampliación del puerto. Y en un puerto con una zona de influencia con gran peso de los sectores del metal y la energía, la terminal de graneles sólidos será la gran beneficiada ya que los grandes graneleros podrán atracar en ella. Los 1.250 metros de línea de atraque permiten que hasta tres buques de 325 metros de eslora puedan descargar al mismo tiempo. Esta circunstancia unida a las 50 hectáreas de superficie con que cuenta la terminal para almacenamiento de material la colocan entre las más grandes y avanzadas de todos los

↓ Enero de 2004. Aparece publicado en el BOE la viabilidad medioambiental de la ampliación del puerto.

↓ Abril de 2005. Se inicia la compleja ampliación de El Musel colocandose la primera piedra tras haber aparecido publicado en el BOE a principios de 2004 la calificación de ambientalmente viable.

↓ Septiembre de 2006. El dique Torres ya contaba con un kilómetro de los 4,8 de longitud total. La construcción de este tramo de dique en escolleta supuso un reto. La construcción del dique norte necesitó que se construyeran 78 grandes piezas de una altura superior a los 30 metros.

↓ Febrero de 2007. Botado el primer cajón que semanas más tarde fue fondeado en su ubicación definitiva.

↓ Junio 2008. Colocado el último cajón del dique Norte.

↓ Julio de 2010. Dos grandes dragas empezarán a extraer a mediados de julio arena del fondo del mar para rellenar el espacio ganado al mar, una vez que se hayan colocado los últimos cajones de hormigón del muelle norte en el que se ubicará la terminal de graneles sólidos que en la actualidad se encuentra en el muelle Marcelino León. Para el llenado de las 60 hectáreas de la terminal serán necesarios 24 millones de metros cúbicos de arena de los cuales 5 serán succionados por las dragas.

↓ Octubre de 2010. Descarga de 25 millones de toneladas para el relleno del perímetro de la nueva dársena.

puertos del mundo. La nueva terminal permitirá gestionar 25 millones de toneladas anuales frente a las 18,5 que permite la actual.

Esta terminal facilitará los tráficos de hierro y carbón siderúrgico para Arcelor Mittal y carbón térmico para las plantas generadoras de electricidad de ENDESA. Pero el traslado de la terminal de graneles sólidos del muelle Marcelino León a su nueva ubicación no se llevará a cabo hasta que no se hayan instalado unos descargadores más potentes que los actuales que reduzcan el tiempo de descarga de los grandes graneleros; además, la caída de los tráficos de graneles sólidos —el tráfico del puerto ha descendido el -26,2 por ciento pasando de los 16,8 millones de toneladas de 2008 a los 12,5 de 2009— no hace tan inmediato el traslado.

TERMINAL DE GRANELES LÍQUIDOS

Esta terminal ubicada junto a la regasificadora dispone hasta 12,5 hectáreas para almacenar, distribuir y trasbordar graneles sólidos y, de acuerdo con los responsables del puerto, se esperaba que la empresa que





construyera esta terminal aportara al puerto unos tráficos superiores al millón de toneladas anuales. Pero el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria tuvo que declarar desierto el concurso al no recibir ninguna oferta en los seis meses que estuvo abierto.

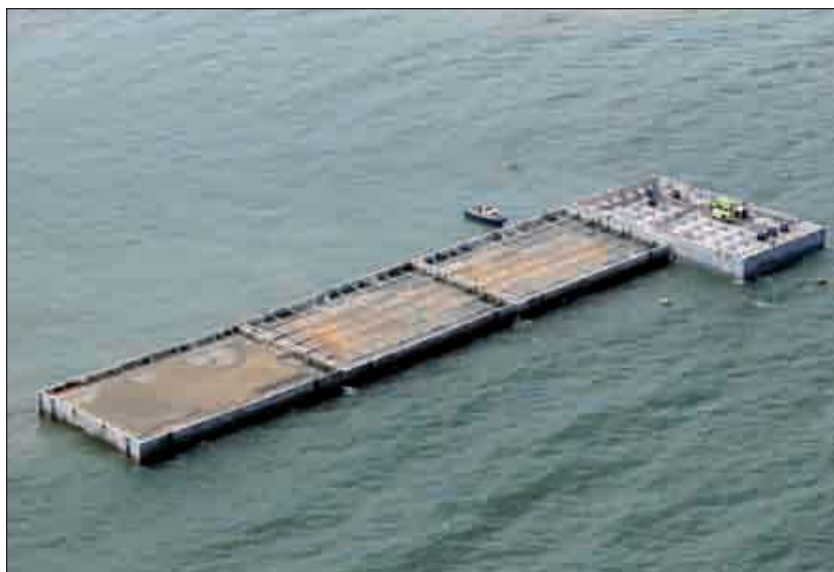
Aunque hubo y hay empresas interesadas en el proyecto de la terminal no concretaron sus propuestas. Ante esta situación el pasado enero el consejero de Industria del Principado, Graciano Torre, dejó vía libre a los responsables del puerto para contactar con operadoras del sector y, en caso de que se alcance algún acuerdo, se abriría el trámite de competencia manteniendo los criterios principales de la convocatoria: aportar nuevos tráficos y mejorar las tasas mínimas establecidas.

La adjudicación sería por un período de 25 años y si la empresa opta por la parcela de 6 hectáreas la tasa será de 1,5 millones euros anuales. La tasa ascendería a 2,3 en el caso de que la empresa necesitara las 12,5 hectáreas máximas de terreno disponible en la terminal.

En relación con las tasas por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de las actividades comerciales, in-

dustriales y de servicios, éstas tendrán que ser propuestas por los licitadores expresadas en euros por tonelada al año, con el límite inferior del 20 por ciento de la ya citadas tasas por ocupación.

Este "retraso" en el desarrollo empresarial del puerto se ha unido a la retirada de otros dos grandes proyectos con los que la Autoridad Portuaria contaba inicialmente y que fueron adjudicados a Natura y a un grupo empresarial encabezado por Duro Felgueira,



respectivamente, para la producción de biodiesel en El Musel.

TERMINAL INTERMODAL

Otra de las apuestas de los dirigentes de El Musel en el desarrollo de la ampliación es la diversificación de los tráficos para un puerto que desde hace décadas lidera el ranking en movimientos de graneles sólidos. Con este objetivo, el puerto quiere ofrecer mejores servicios a las empresas de su área de influencia a través de la terminal polivalente que se instalará en las instalaciones que dejará libre Ebhisa en el dique Príncipe de Asturias.

El incremento de mercancía general en contenedores experimentado a mediados de esta década y la puesta en marcha de la “autopista del mar” entre Gijón y Nantes-Saint Nazairie, que estará operativa en 2010 si Bruselas da el visto bueno a la aportación económica que ofrecen los gobiernos de Francia y España a las navieras, ha hecho que el Puerto de Gijón apueste por una oferta intermodal de transporte. Esta línea marítima operada por la naviera italo-francesa Grimaldi Luis Dreifus Lines cubrirá los 580 kilómetros que separan estas localidades en 14 horas con un coste entorno a 500 euros por vehículo. Esta iniciativa pretende descongestionar el transporte de mercancías por carretera entre España y Francia dando la oportunidad a transportistas de Asturias, Castilla y León e incluso Madrid a utilizar estos barcos que tendrán una velocidad de crucero de 23 nudos.

Estas circunstancias, de acuerdo con los dirigentes portuarios, convierten a El Musel en una oportunidad logística import/export en el arco atlántico. Además, esta terminal permitirá a las empresas portuarias disponer de transporte intermodal. Destaca en este ámbito el movimiento de mercancías por ferrocarril. En 2008 movió casi dos millones de toneladas por este medio; lo que supuso la gestión de 5.650 movimientos de trenes.

La finalización de la ampliación del puerto permite a El Musel competir por tráficos con otros puertos de la cornisa cantábrica —A Coruña, Ferrol y Bilbao—, que también han realizado elevadas inversiones. Pero la absorción de tráficos no debe proceder de estos puertos vecinos sino de tráficos nuevos, ya que como señalaba recientemente el Presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe, “no logramos nada desviando un tráfico de Barcelona a Valencia, la suma es cero”.

En este momento, no parece que se pueda



cuestionar que el desarrollo pasa por un nivel adecuado de infraestructuras, pero todo apunta a que a partir de un determinado nivel no producen un beneficio ni económico ni social. Por tanto, hay que buscar el equilibrio sostenible. Hay que imponer la racionalidad evaluando las obras desde un punto de vista económico, social, ambiental y técnico sin duplicar recursos y sin dejarse llevar por la fiebre de algunos políticos por inaugurar grandes obras. ■

J.M.S.



Es el primer arrecife profundo que se conoce en aguas españolas

Arrecifes de Coral frente a la costa asturiana

Un equipo de geólogos dependientes de la Secretaría General del Mar (SGM) y biólogos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) han descubierto la existencia del hasta ahora primer arrecife de coral de aguas frías en el área marítima española. Concretamente frente al asturiano Cabo de Peñas, en la zona de influencia del Cañón de Avilés. Un descubrimiento que resalta la importancia de este paraje desde el punto de vista ecológico y la necesidad de protección. Este descubrimiento se ha realizado dentro del proyecto Indemares.



Trineo de fotogrametría (Foto IEO)

Hasta ahora se desconocía la existencia de arrecifes profundos en aguas españolas, unos arrecifes sobre los que existe una gran preocupación a nivel mundial puesto que constituyen un extraordinario ecosistema con elevados índices de biodiversidad. A diferencia de los arrecifes de coral tropical, luminosos y coloristas, estos arrecifes profundos están formados por colonias de corales blancos.

De la sospecha de que algo podría haber por esa zona ya había informado la organización ecologista Oceana cuando, en 2008, realizaron por el Cantábrico una campaña de investigación en estas aguas. En ella, y a partir de unos 200 metros de profundidad, aparecieron algunos corales blancos en los bordes del cañón. Ahora, con un moderno y sofisticado equipamiento, el equipo de geólogos de la Secretaría General del Mar y biólogos del

Instituto Español de Oceanografía, dentro del proyecto Indemares, han descubierto a más de ochocientos metros de profundidad, en un sistema de cañones relacionados con el Cañón de Avilés, que acaban vertiendo en el Golfo de Vizcaya, un amplio asentamiento de arrecifes de corales de agua fría.

Los científicos procedieron a la toma de muestras y se efectuaron diversas inmersiones con un vehículo autónoma dotado de cámaras de fotos y vídeo. De estos trabajos se ha podido constatar que las principales especies que estructuran este arrecife son los corales *Madrepora oculata* y *Lophelia pertusa*. Estas especies incrementan la complejidad de un hábitat en el que se ven acompañadas de otras especies de gorgonias, corales negros (antipatarias), esponjas de cristal, cangrejos reales y peces, "aumentando considerablemente la biodiversidad en relación al resto de los fondos estudiados durante el citado proyecto Indemares (este proyecto está coordinado por la Fundación Biodiversidad y su principal objetivo es contribuir a la protección y uso sostenible de la biodiversidad en los mares españoles mediante la identificación de espacios de valor para la Red Natura 2000).

SUMIDEROS DE CARBONO

Gracias a estos avances tecnológicos en materia de robots y submarinos, los científicos han descubierto en muchos puntos del planeta arrecifes de corales de aguas frías y profundas, habitados por multitud de especies desconocidas para la ciencia. Entre otras muchas de sus características, existe la convicción de que son un importante elemento para combatir el cambio climático, al constituir auténticos sumideros de carbono, por lo que contribuyen a disminuir la presencia de gases de efecto invernadero en la atmósfera.

Como se señalaba anteriormente, este descubrimiento se ha realizado dentro del proyecto Indemares, en una campaña desarrollada desde el buque oceanográfico Vizconde Eza en el Cañón de Avilés, en lo que constituía la primera fase del estudio para conocer las características de los ecosistemas y cartografiar sus hábitat y comunidades hasta los 5.000 metros de profundidad.

En esta primera campaña se han cartografiado más de 6.400 kilómetros cuadrados del fondo marino en el que se han realizado importantes descubrimientos, además del

Geólogos de la Secretaría General del Mar y biólogos del Instituto Español de Oceanografía, a bordo del Vizconde de Eza, descubren el primer arrecife de coral de aguas frías en España en la zona de influencia del Cañón de Avilés.

descubrimiento del primer arrecife de coral de aguas frías en España. Y es que los científicos han podido constatar la existencia de un complejo sistema de cañones tributarios al eje principal del de Avilés que van a verter, finalmente, a la llanura abisal del Golfo de Vizcaya en un solo depósito, situado a 4.800 metros de profundidad.

En uno de estos cañones tributarios, de 16,5 kilómetros de longitud y 6,1 kilómetros de anchura máxima, es donde los científicos han descubierto el arrecife de corales de aguas frías.

Tanto desde el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino como del IEO, se da una gran importancia al descubrimiento de este arrecife, ya que éstos constituyen zonas de gran importancia desde el punto de vista biológico. Numerosas especies se cobijan en ellos y, en el caso del de Avilés, los científicos han resaltado su sorpresa por su "potencia y su riqueza en términos de biodiversidad", como destacó Javier Cristobo, director del

RESERVAS MARINAS Y CORAL ROJO

Por si cabía alguna duda, en un estudio llevado a cabo por científicos españoles y franceses se demuestra que las reservas marinas son una solución, lenta pero eficaz, para la protección del coral rojo (*Corallium rubrum*) en el Mediterráneo.

Las poblaciones de este tipo de coral han estado sometidas a la pesca intensiva durante siglos. Su ritmo de crecimiento es hasta diez veces más lento que los corales tropicales, lo que incrementa la dificultad de su recuperación. Tras los trabajos realizados en tres reservas marinas francesas, protegidas desde hace unos 30 años, los investigadores creen que las colonias de coral rojo no han alcanzado sus máximos, ya que apenas llegan a los 20 centímetros, cuando pueden alcanzar hasta el medio metro de altura. Calculan que estas colonias necesitarán, al menos, otros 30 años más sin perturbaciones para su completa recuperación.

Los investigadores consideran necesario reforzar significativamente las medidas de control en el Mediterráneo y lograr el cumplimiento de las legislaciones vigentes para la pesca del coral rojo (muy apreciado en la elaboración de joyas).

Pero no sólo la pesca intensiva ha impedido su recuperación. El cambio climático está teniendo un impacto negativo sobre estas poblaciones en aguas superficiales (entre 10 y 15 metros de profundidad). Entre 1999 y 2003, las poblaciones de coral rojo, junto a otras muchas especies de invertebrados, han sufrido episodios de mortalidad masiva, llegando a verse afectado hasta la mitad de la colonia, debido a condiciones de temperatura anormalmente elevadas. Situación ésta que los científicos creen pueda estar relacionada con el calentamiento que está sufriendo el Mediterráneo.

En definitiva, el estudio insiste en que hay que aumentar las reservas integrales y una más estricta protección donde ninguna actividad humana estuviera permitida. Estudios anteriores, como el realizado por la británica Universidad de Exeter, en 2007, demostraban estos efectos beneficiosos de las reservas marinas. Las barreras de coral resultan de gran importancia para miles de peces y otras especies marinas. La acción del ser humano ha conseguido destruir un 30% de los corales del mundo. Ahora, quizás, y gracias a estos estudios, podamos encontrarnos ante un punto de inflexión.

R.G.



Aspecto general del arrecife situado a más de 800 metros de profundidad. (Foto IEO)

Centro Oceanográfico de Gijón, a un medio de comunicación tras la finalización de esta campaña.

ESCASA PROTECCIÓN

Cuando Oceana realizó sus trabajos de investigación en esta zona, como se señalaba al comienzo de esta información, encontró

colonias de corales blancos acompañados de gorgonias, corales negros y una rica y diversa fauna que se concentra en esta zona, tal y como confirmó a MAR Ricardo Aguilar, director de Investigación de Oceana en Europa. La importancia del descubrimiento que ahora acaban de realizar los científicos de la SGM y del IEO es que confirman la formación de arrecifes a mayores profundidades, lo que viene a confirmar la riqueza de los fondos del mar Cantábrico, por lo que es muy importante regular su protección para asegurar la supervivencia de estas especies, comenta Ricardo Aguilar.



Coral blanco de profundidad *Madrepora oculata*. (Foto Oceana)



Pólipos del coral de profundidad *Lophelia pertusa*. (Foto IEO)



Corales de aguas frías y otros organismos sésiles del arrecife situado en la zona de influencia del Cañón de Avilés. (Foto IEO)

El Cañón de Avilés, ubicado a unas 18 millas de la costa asturiana, va desde los 180 metros de profundidad hasta los 2.000 metros. La organización WWF/Adena ya había solicitado su protección, entre otras razones, por albergar al gran calamar gigante.

A pesar de todo, y de la enorme riqueza de sus fondos, avalados ahora por este nuevo descubrimiento, el Cantábrico sigue siendo uno de los mares con menos áreas marinas protegidas de Europa. Como ocurre con otros muchos hábitat marinos, muchos de los arrecifes de profundidad existentes en Europa prácticamente han desaparecido. Una de las principales causas es el uso de artes de pesca destructiva, como el arrastre de fondo.

De momento, los trabajos de investigación seguirán recabando más datos y, pese a las peticiones de protección de éste área, no se aplicará ninguna medida extraordinaria, al menos de momento. Cuando se finalicen los trabajos, y después de los pertinentes informes, se definirá el grado de protección requerida tras consensuarlo con los pescadores y de acuerdo con el Gobierno del Principado y el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

El proyecto de investigación acaba de comenzar. Lo que sí se puede asegurar en estos

Los meses de julio y agosto, a bordo del buque oceanográfico *Thalassa*, los investigadores del IEO realizarán estudios hidrográficos y físicos en este entramado de cañones.

momentos es que los meses de julio y agosto, en esta ocasión a bordo del buque oceanográfico *Thalassa*, los investigadores del IEO realizarán estudios hidrográficos y físicos en este entramado de cañones, así como la toma de muestras, tanto blandas como de fondos rocosos. Las previsiones es que los trabajos se desarrollen durante cuatro años, en los que se realizará un completo muestreo de todo el sistema de cañones submarinos. Estas zonas, como se ha señalado, son muy importantes desde el punto de vista biológico. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Largando el trineo de fotogrametría desde el *Vizconde de Eza* (Foto IEO)

Los vigilantes de Baiona denuncian el furtivismo interno amparado por el cabildo de la cofradía

La decisión del cabildo que dirige Fernando Leyenda, patrón mayor de la cofradía de Pescadores La Anunciada, de no renovar el contrato al coordinador de vigilancia pesquera ha iniciado una polémica que ha sacado a la luz el desinterés del órgano gestor para que exista una vigilancia que salvaguarde el medio marino y sus especies. Esta circunstancia se ha puesto de manifiesto por los vigilantes que han denunciado estar obligados —por contrato— a mirar a otro lado cuando observen irregularidades no relacionadas con el percebe. Ante esta situación, desde la Xunta, que subvenciona la contratación de la vigilancia, se ha recordado a los dirigentes de la cofradía que han firmado un convenio de vigilancia que les obliga a vigilar todas las especies sin excepción.



La denuncia de las trabas con las que se encuentran los vigilantes de Baiona, para comprobar que las capturas y extracciones se ajustan a lo establecido, han puesto en evidencia las diferentes posturas mantenidas sobre este asunto entre los distintos colectivos que componen la cofradía. Por una parte, para la presidenta de la agrupación de percebeiros, Susana

González, el descabezamiento de la vigilancia beneficia a la pesca ilegal y genera incertidumbre en este colectivo que desde hace más de un lustro trabaja por el desarrollo sostenible del percebe. Esta agrupación, que aglutina a un centenar de productores —mayoritariamente mujeres—, ha desarrollado un papel muy activo en lo concerniente a la calidad y el abastecimiento del mercado teniendo en

cuenta la sostenibilidad del producto y a la diversificación comercial. Para superar la situación anterior que, según González, se reducía trabajar dónde se quería y vender dónde se podía y llegar a la actual, el papel jugado por los vigilantes ha sido determinante. Por tanto, para este colectivo la no renovación del coordinador de la vigilancia no es un hecho aislado, sino un punto más en la campaña de acoso

que desde el cabildo se lleva a cabo contra la agrupación de percebeiros.

Por otra parte, para el responsable de la cofradía, desde hace poco más de un año, la no renovación del contrato del jefe de vigilancia por parte de la directiva de la cofradía se argumenta en las denuncias realizadas contra él y una supuesta infracción de tráfico por exceso de velocidad.

El origen del conflicto se remonta al año 2008. Entonces, el coordinador de la vigilancia, Xosé Lourenzo, puso una denuncia ante la Guardia Civil acusando a un percebeiro por intento de agresión tras decomisarle sus capturas. Por su parte, el acusado convenció a su mujer —también miembro de la asociación de percebeiros— para que denunciara al vigilante por acoso sexual. El asunto dividió a los trescientos miembros de la cofradía, ya que un grupo liderado por Leyenda recogió firmas para despedir al coordinador de la vigilancia. Pero el entonces patrón mayor Ramón Costas no consideró válida la denuncia contra el vigilante. El tiempo dio la razón a Costas puesto que el percebeiro terminó pidiendo perdón ante el juez y la sentencia se inclinó a favor del vigilante.

El tema quedó judicialmente cerrado, pero las presiones a los encargados de comprobar las extracciones han continuado desde entonces. Cuando el año pasado Leyenda llegó al gobierno de la cofradía cambió el

contrato de los vigilantes para limitar su servicio de guarda y protección exclusivamente a los percebes. Este cambio en la contratación respecto a los firmados por los anteriores patrones mayores—Xuso López y Ramón Costas— ha propiciado la proliferación del furtivismo que extrae almeja fina en zonas cerradas al marisqueo debido a su contaminación. Este producto sin garantías sanitarias llega a los consumidores a través de los restaurantes que compran a estos furtivos.

El penúltimo capítulo de esta saga ha sido la detención del patrón mayor acusado de un presunto delito de falsedad documental. Fernando Leyenda fue requerido por agentes del Seproma y de la policía judicial de la Guardia Civil para que prestara declaración en Vigo sobre la investigación que realiza el Juzgado de Vigo sobre la utilización de dos embarcaciones indistintamente cuando sólo tiene documentación para una de ellas.

Al día siguiente, el patrón mayor de Baiona compareció públicamente para reconocer no haber dado de baja una de sus dos embarcaciones; pero negó que desde el pósito que dirige se haya realizado una campaña de acoso contra el jefe de los guardapesca. Además, utilizó el “lugar común” de la campaña de desprestigio contra su persona para justificar los tres expedientes que tiene abiertos y la división creada en el pósito. ■

• El patrón mayor de Vigo, acusado de usar dinamita

El patrón mayor de Vigo, José Antonio Tizón, y otros once marineros han sido imputados por la Guardia Civil por el uso de dinamita para pescar sardina. Los tédax localizaron un “zulo” en el mar donde almacenaban los explosivos en un cilindro hermético en el que introducían los cartuchos que iban a utilizar. En total, las fuerzas de seguridad se incautaron de 27 kilos de goma-2 eco. En el momento de la detención, el patrón mayor llevaba dos kilos de explosivos cuando intentaba escapar de los agentes.

Lino Sexto, subdirector general del Servicio de Guardacostas, señaló que se había detectado un repunte de la pesca con explosivos. Según fuentes de la subdelegación del Gobierno de Pontevedra, la operación llevaba preparándose hace tiempo, al existir la sospecha de que sería utilizada esa dinamita en la pesca de sardina con motivo de las fiestas de san Juan, fecha en la que esta especie alcanza una mejor cotización.

• Los descartes de pescado equivalen al consumo de África

Las capturas accidentales de pescado hacen que cada año se devuelvan al mar 7,3 millones de toneladas de pescado muerto. Para resaltar la magnitud de este despropósito, Oceana, aprovechando el Día Mundial de los Océanos, denunció que esta cantidad equivale al consumo anual de pescado de todo el continente africano. Traducido a euros, que impresiona más que las cifras del hambre, la pérdida de biodiversidad supone 50.000 millones de euros anuales. La FAO estima que el 80% de los recursos pesqueros ya se encuentran agotados o sobreexplotados, lo que pone en peligro el empleo de un 8% de la población mundial y la subsistencia de mil millones de personas.

• Veda del arrastre en Tarragona

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) ha publicado una orden ministerial por la que se fija una veda temporal para el arrastre de fondo en el litoral de Tarragona desde el 18 de junio hasta el 27 de julio. La medida se toma



BREVES

teniendo en cuenta los informes científicos que aconsejan establecer medidas de protección para las especies demersales en la zona. De esta forma se busca una explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible a través de medidas de protección, conservación y regeneración de los recursos y los ecosistemas.

• **Reglamento para el cerco y el arrastre del Mediterráneo**

El nuevo Reglamento del Mediterráneo para las flotas andaluzas de cerco y arrastre entró en vigor el 1 de junio. Entre las nuevas medidas destacan el cambio de malla que emplea la flota de arrastre y las distancias mínimas a la costa para ejercer la pesca, que pasan de entre 0,7 y 1,5 millas a más de una milla y media, lo que significa pescar a mayor profundidad. Las novedades en la modalidad de cerco se centran en la distancia de la costa desde la que se realiza la pesquería, que pasa de 35 a 50 metros de profundidad, cambio que afecta especialmente a las zonas situadas entre La Herradura y Salobreña y entre Calahonda y Castell de Ferro, en la provincia de Granada, para las que la Consejería viene solicitando desde hace años que se exceptúen de esta aplicación.

• **Mercado de atún blanco**

¡Desde el pasado 1 de junio, y durante todo el verano, mientras dure la costera del bonito, los científicos de AZTI-Tecnalia procederán al marcado de atún blanco (*Thunnus alalunga*), en una iniciativa financiada por el Gobierno Vasco. Embarcados en un barco de cacea y en otro de cebo vivo, se colocarán marcas "pop up" que no necesitan ser recuperadas, al recogerse la información a través de satélite. Con estos datos se pretende mejorar el conocimiento sobre el comportamiento de estos peces y contribuir a una gestión pesquera más responsable.

• **Calentamiento global y océanos**

Según un estudio encabezado por investigadores del Instituto Español de Oceanografía en Gijón, en colaboración con el Instituto de Oceanografía de Be-

CATALUÑA

Distancia de seguridad entre granjas marinas y ecosistemas sensibles

Científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y de la Universidad de Barcelona han desarrollado una metodología que permite definir la distancia de seguridad entre las granjas marinas en aguas abiertas y los ecosistemas sensibles. A través de este método, se podrán seleccionar las zonas menos dañinas para este tipo de actividad.



Adolfo Ortigueira

Un método que sirva para establecer zonas idóneas para la acuicultura en aguas abiertas bajo criterios ecológicos. Este es el objetivo del trabajo realizado por investigadores del IEO de Murcia y de la Universidad de Barcelona, gracias al cual han desarrollado bioindicadores sensibles a los aportes de nutrientes de las granjas marinas, con lo que se podrá establecer la distancia mínima de seguridad entre dichas instalaciones y los ecosistemas sensibles sobre los que pudieran tener una incidencia negativa.

Esta metodología, en cuyos trabajos también han colaborado investigadores de la Universidad de Alicante, se ha aplicado en un complejo de granjas de unas 6.000 toneladas de producción anual situado en San Pedro del Pinatar,

Murcia. Dicho complejo se halla próximo a importantes praderas de *Posidonia oceanica*, y a través de los estudios realizados se ha podido comprobar que los vertidos de estas granjas afectan a organismos ubicados a más de dos kilómetros de distancia. Tanto este trabajo como otros que aún no se han publicado que estudian áreas de Tarragona y de las Islas Canarias, han sido financiados por la Junta Nacional de Cultivos Marinos (JACUMAR).

La efectividad constatada por los ensayos realizados hasta el momento ha demostrado ser muy alta y adecuada para su aplicación, con lo que las autorizaciones para nuevas instalaciones o para verificar la incidencia de las ya existentes se podrá efectuar de manera más estricta y con argumentos científicos. ■

La SGM detecta pesca ilegal en las reservas marinas

La Secretaría General del Mar ha decidido reforzar la vigilancia contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) en reservas marinas del Mediterráneo como la de Alborán, en Almería, Islas Columbretes, en Castellón, y Cabo de Palos-Islas Hormigas, en Murcia.

Embarcaciones ilegales, faenando en aguas en las que no están autorizadas y, en algunos casos, utilizando artes de pesca prohibidos tanto por la normativa nacional como comunitaria -como es el caso de las volantas a la deriva-, han sido detectadas por los servicios de vigilancia en la reserva marina de Alborán. Otro tanto puede decirse de otras reservas, como la de Islas Columbretes o la de Cabo de Palos. Estos furtivos están causando un enorme perjuicio a la conservación de los recursos pesqueros y a la flota que sí está autorizada a faenar en esas aguas, y que está sometida a un estricto control con el objeto de preservar la riqueza de estos caladeros.

En el caso de la reserva de Alborán, se ha añadido al operativo de medios

marítimos de vigilancia permanente en la zona la aeronave de inspección "Doña Ana", de la Secretaría General del Mar, con base en el aeropuerto de Almería, que actuará en coordinación con la Armada y la Guardia Civil y junto al servicio de inspección, vigilancia y coordinación de la propia Reserva Marina.

En los casos detectados en las otras dos reservas marinas, los furtivos eran submarinistas que practicaban la pesca ilegal en las reservas integrales, que albergan los fondos más sensibles y en mejor estado de conservación, además de ser los lugares de cría y alevinaje. Como han destacado los expertos, estas actuaciones revisten, además, un mayor perjuicio dado que su objetivo son los ejemplares de mayor tamaño y de mayor potencial reproductor. ■



Jesús Navarro

dfort, Canadá, el calentamiento global reduce el tamaño del fitoplancton. Por lo tanto, el estudio prevé alteraciones futuras en el funcionamiento de los ecosistemas marinos que pueden sintetizarse en una menor capacidad de absorción de CO2. Sobre los efectos del cambio climático en el ecosistema marino, se acaba de realizar la primera campaña del Proyecto Biorock, del Plan Nacional de Investigación, en la reserva marina de Islas Columbretes. En esta campaña colaboran, junto al personal de la reserva, investigadores del CSIC y de las universidades de Barcelona y Girona. Los otros dos puntos elegidos para realizar estos trabajos son el parque natural del Cabo de Creus y la reserva marina de las Islas Medas.

• Firmas contra la piratería

Desde el pasado 20 de mayo, un conjunto de organizaciones, representantes de empresas, trabajadores y aseguradoras del sector marítimo han iniciado una campaña de recogida de firmas a través de Internet contra la piratería. Con www.endpiracypetion.org se pretende recabar apoyos a favor de una acción concreta para terminar con la piratería en aguas de Somalia. Los organizadores de esta propuesta quieren entregar a los gobiernos, al menos, medio millón de firmas en el Día Marítimo Mundial, que celebra la Organización Marítima Internacional (OMI) el próximo 23 de septiembre.

• Acuerdo en investigación entre España y Argelia

El Instituto Español de Oceanografía y el Centro Nacional Argelino de Investigación y Desarrollo de la Pesca y la Acuicultura han firmado un acuerdo de investigación en materia de biología y evaluación de recursos pesqueros, en acuicultura y en otros asuntos de común interés. El IEO, con el apoyo financiero de la Agencia Estatal de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), ha realizado recientemente programas de formación para investigadores argelinos y campañas de evaluación a bordo del buque oceanográfico "Vizconde de Eza". ■

SANIDAD MARÍTIMA

El trabajo constituye una fuente de bienestar psicológico y social valiosa para los seres humanos. Sin embargo, puede provocar efectos negativos. Uno de ellos es la fatiga, presente en todas las actividades que requieren esfuerzo y tensión.

El hombre trabaja para vivir y mantenerse sano. En un comienzo, el trabajo era sinónimo de esfuerzo físico, ya que el hombre utilizaba fundamentalmente su fuerza para modificar el entorno. La aparición de nuevos procesos de producción con máquinas, ha originado actividades donde el esfuerzo mental es mayor. Así, podemos afirmar que cualquier trabajo o actividad humana implica cierto esfuerzo físico y mental.

La interacción entre el nivel de exigencia de un trabajo y el esfuerzo que el trabajador debe realizar para desempeñarlo, determina lo que se conoce como "carga de trabajo".

Cuando el trabajo es predominantemente muscular se habla de "carga física", mientras que si implica mayor esfuerzo intelectual, es "carga mental".

Cuando los métodos no tienen en cuenta las limitaciones físicas y mentales de las personas pueden producirse efectos negativos para su salud. Lesiones de espalda, desgaste anormal de articulaciones y músculos, trastornos gastrointestinales o cardiovasculares son provocados en muchos casos por una mala planificación del trabajo.

La carga física del trabajo viene determinada por las demandas físicas exigidas. Cuando la actividad física es excesiva aparece la fatiga, caracterizada porque el trabajador baja su ritmo de actividad, nota cansancio y los movimientos se hacen más torpes e inseguros. Aumenta así el riesgo de accidente, disminuye la productividad y la calidad del trabajo y aumenta la insatisfacción personal.

La fatiga es la "disminución de la capacidad física del individuo, después de trabajar durante mucho tiempo". La fatiga puede estar causada por:

Las características propias de cada individuo. Cuando una actividad requiere un esfuerzo físico considerable, se necesita que la persona que realice dicha actividad desarrolle la máxima fuerza que pueda. La fuerza máxima depende de factores como la edad, el sexo, la constitución física o el grado de entrenamiento y varían a lo largo de la vida de las personas. La potencia muscular máxima, tanto en hombres como en las mujeres, se desarrolla entre los 25 y 30 años, mientras que a los 50 y 60 años, sólo se

alcanza una media del 75 al 80% de la potencia máxima

Las condiciones de trabajo. El ruido, la iluminación, la temperatura, la presión atmosférica o el ritmo de trabajo pueden incrementar la fatiga.

CARGA FÍSICA

La carga física sobreviene por dos tipos de trabajos musculares:

- Trabajo Muscular Estático o Isométrico, cuando la contracción de los músculos en acción es continua y se mantiene durante cierto tiempo.
- Trabajo Muscular Dinámico o Isotónico, supone una sucesión periódica de tensiones y relajamientos de los músculos, de muy corta duración.

La frontera entre los trabajos musculares no es fácil de determinar. Hay que distinguir las consecuencias que se derivan de uno y otro. La irrigación sanguínea de los músculos es lo que fija el límite en la producción del trabajo muscular.

Así, cuando se da un trabajo dinámico, el músculo está bien irrigado, pues la sucesión de contracciones y relajamientos actúa como una bomba sobre la circulación sanguínea, aumentando ésta.

Por el contrario, cuando el trabajo muscular es estático, el equilibrio entre la actividad y la irrigación sanguínea se rompe rápidamente. Al comprimirse los vasos sanguíneos por la contracción continua, el aporte de sangre no sólo no aumenta sino que disminuye, privando al músculo de oxígeno y la glucosa que necesita para mantener su esfuerzo. Además, los residuos no pueden eliminarse y se acumulan desencadenando un dolor agudo, típico de la fatiga muscular, que nos fuerza a interrumpir la tarea.

En principio, el trabajo estático no tiene consecuencias negativas para quien lo realiza, siempre que se ejecute a un ritmo adecuado para esa persona. Sin embargo, el trabajo dinámico origina la aparición de la fatiga del músculo. La exposición prolongada a este tipo de trabajo puede tener efectos serios para la salud como artrosis o lumbalgias por discopatías.

VALORACIÓN DE LA CARGA

Existen varios métodos para valorar la carga: el gasto energético y la frecuencia cardiaca.

El consumo de energía que nos interesa es el producido como consecuencia del trabajo; es decir, el denominado "metabolismo del trabajo". Sin embargo, si queremos calcular la actividad física máxima, es necesario establecer el consumo energético total que incluye:

- Metabolismo Basal, consumo mínimo de energía necesaria para mantener en funcionamiento los órganos del cuerpo -independientemente que se trabaje o no- y que depende de la talla, del peso y del sexo.
- Metabolismo Extraprofesional, consumo energético debido a otras actividades habituales como asearse, desplazamientos, vestirse...

Éste es el mejor método para valorar la carga física pero es más complejo de realizar que el de la frecuencia cardíaca

La frecuencia cardíaca consiste en determinar el número de pulsaciones durante el trabajo y compararlo con las pulsaciones en reposo (tumbado). En general, para una jornada de 8 horas la frecuencia cardíaca media en el curso de trabajo no debe sobrepasar 30ppm a las de reposo. Este parámetro debe utilizarse con cuidado, ya que puede inducir a error, puesto que la frecuencia cardíaca aumenta cuando nos esforzamos, cuando estamos en un ambiente caluroso o cuando varía nuestro estado emocional.

Tanto el Gasto Energético como la Frecuencia Cardíaca, son métodos que generalmente se emplean para valorar la carga física del trabajo dinámico. Sin embargo, para valorar el trabajo estático o actividades dinámicas en las que intervienen una pequeña masa muscular (uso de las manos), los parámetros citados no permiten valorar bien el riesgo.

En estos casos se emplean Métodos Biomecánicos, utilizando para ello los ángulos articulares máximos y funcionales.

Los ángulos articulares máximos sólo pueden mantenerse durante un tiempo limitado, ya que provocan tensiones excesivas en los músculos, tendones, nervios y articulaciones.

Los ángulos articulares funcionales, podrían adoptarse durante más tiempo durante la jornada laboral.

POSTURAS DE TRABAJO ESTÁTICO

Todo trabajo requiere para su realización una postura determinada. El mantenimiento de una postura inadecuada requerirá un esfuerzo adicional, que adelantará el cansancio.

Las posturas de trabajo se estudian en lo que llamamos trabajo estático. Las posturas más comunes son de pie o sentado. Menos comunes son las posiciones de encorvado, arrodillado o acostado.

- Trabajo sentado. Es la posición de trabajo más cómoda. Sin embargo, puede dejar de serlo si no se tienen en cuenta elementos como la silla, la mesa o el plano de trabajo. Estar todo el tiempo en esta posición resulta molesto; por lo que es aconsejable alternarla con posiciones que impliquen movimiento.
- Trabajo de pie. Es una posición muy generalizada en el mundo laboral. Implica una sobrecarga de los músculos de las piernas, espalda y hombros, por lo que es aconsejable adoptar criterios ergonómicos para no obligar al trabajador a adoptar posturas forzadas. El área de trabajo debe ser lo suficientemente amplia para poder cambiar la posición de los pies. La altura correcta del plano de trabajo, también es un factor importante para evitar el cansancio.

TRASTORNOS MUSCULO ESQUELÉTICOS

Los movimientos repetitivos causan alteraciones musculoesqueléticas, y se definen como "la realización continua de los mismos movimientos durante semanas, meses o años".

Entre los factores que pueden dar lugar a trastornos musculoesqueléticos destacan:

- Fuerza. Se transmite a través de herramientas o de la mano, a los materiales u objetos con los que se trabaja. A veces, un mal diseño del puesto de trabajo o de la tarea, provoca que la fuerza que se aplica es excesiva
- Repetición. Ciclos de trabajo inferiores a 30" y repetición de los mismos gestos suponen factores de riesgo a tener en cuenta.
- Postura. Las articulaciones de nuestro organismo tienen un recorrido físico. Cualquier movimiento que las haga sobrepasar dicho recorrido normal, las somete a tensiones dañinas para sus estructuras.
- Falta de descanso. Los trabajos repetitivos llevan consigo un esfuerzo muscular mayor por unidad de tiempo. Por eso es necesario un trabajo de recuperación

Otros factores el uso de herramientas manuales, la existencia de vibraciones, el contacto con objetos a bajas temperaturas y un ambiente térmico frío también pueden aumentar estos trastornos.

Para prevenir estas situaciones se puede actuar desde un punto de vista administrativo, fomentando el desarrollo de prácticas seguras y saludables, formando a los trabajadores y con medidas técnicas, minimizando los factores de riesgo, gracias al diseño/rediseño del puesto de trabajo.

JORGE ORDUÑA CASADO (SEMSA Cataluña)
MARÍA JOSÉ HERRERA CARRO
(Sanidad Marítima Barcelona)

ACUERDO EN MATERIA DE SEGUROS ENTRE APROMAR Y CICOR INTERNACIONAL

APROMAR ha firmado un acuerdo de colaboración con la correduría de seguros CICOR Internacional por el que las empresas asociadas a la patronal y sus trabajadores podrán beneficiarse de los servicios de asesoramiento en materia de seguros y condiciones ventajosas en las pólizas.

La base del acuerdo de colaboración es la cobertura del seguro de vida e invalidez fijado en el II Acuerdo Colectivo marco para la acuicultura marina nacional 2009-2010.

El acuerdo beneficiará directamente a las empresas que se aseguren. Mediante este convenio se ofrece a las empresas de acuicultura las primas más competitivas del mercado a la vez que ofrece coberturas adicionales voluntarias. Por otra parte, se ha diseñado un sistema informático vía web que agiliza la actualización de capitales y coberturas con vistas a la reducción de trámites y gestiones.

Este programa de seguros se complementa con productos como daños a instalaciones, responsabilidad civil marítima, flota de cascos, cobertura a la biomasa, responsabilidad civil de directivos y administradores, crédito, caución y plan complementario de retribución flexible. Los asociados de APROMAR dispondrán de primas rebajadas.

Con vistas a mejorar las sinergias entre CICOR y APROMAR la contratación de pólizas podrá gestionarse tanto desde la web de APROMAR como la de CICOR

PREMIO INESMA DE INVESTIGACIÓN MARINA

El Instituto de Estudios Marinos para la Nutrición y el Bienestar (INESMA) ha convocado la II edición del premio de Investigación Marina que concede esta institución.

El certamen establece un primer premio de 6000 euros y un accésit de 3000 euros para trabajos originales, no publicados hasta el momento, relacionados con los recursos vivos marinos, su biodiversidad, conservación y transformación, contribución económica, nutricional y gastronómica.

El plazo de presentación de propuestas finaliza el 30 de septiembre. Más información en www.inesma.org



DOCUMENTOS EN TODOS LOS IDIOMAS

Ya están disponibles en la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es) las comunicaciones del pensionista de este Instituto Social de la Marina en todas las lenguas vernáculas.

Las personas que deseen información sobre su situación de pensionista o comunicar cualquier circunstancia que afecte a su pensión, puede imprimir a través de internet el formulario adecuado y, una vez cumplimentado, enviarlo por correo ordinario o presentarlo en la Dirección Provincial correspondiente.

Para acceder a estos documentos desde la página principal de la Seguridad Social, hay que ir a pensionistas, servicios de pensionistas, solicitudes y comunicaciones.

En esta página, se pueden obtener en castellano, catalán, euskera, gallego y valenciano documentos sobre rehabilitación de pensiones; modificación de datos bancarios y domicilio; comunicación de datos del cónyuge; solicitud de traslado de pensión; declaración de ingresos para complemento de cuantías mínimas; solicitud de complemento por mínimos para prestación de viudedad por tener cargas familiares; declaración de ingresos de pensionistas de orfandad o favor de familiares mayores de 18 años y solicitud de incremento porcentaje de pensión de viudedad.

Para poder visualizar correctamente estos archivos PDF es necesario tener instalado el programa Acrobat Reader de Adobe

PREMIOS DE AGRICULTURA Y PESCA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

La Consejera de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Clara Aguilera reconoció la labor de empresas y particulares que trabajan por la "calidad y la innovación del sector en la Comunidad Autónoma andaluza dentro y fuera de nuestra fronteras" en la entrega de premios del Departamento que dirige. Los premios reconocen el esfuerzo a favorecer el desarrollo de una "industria potente" que está a la altura de otros sectores "considerados más avanzados".

En la modalidad de Pesca, la Cofradía de Pescadores de Tarifa recibió el premio a la Sostenibilidad; la empresa Goropesca S.A. obtuvo el galardón a la Actividad Innovadora y la onubense Pescados y Salazones La Higuera, se alzó con el premio a la Diversificación Económica.

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

redtrabajo@

EL TRABAJO ESTÁ EN LA RED

www.redtrabaja.es, la nueva web de los Servicios Públicos de Empleo de España



La nueva web www.redtrabaja.es permite el **encuentro directo en Internet** de quienes ofrecen y demandan trabajo y, por primera vez, el reconocimiento en Internet de la prestación por desempleo.