

Mar

Nº 496
Septiembre 2010

**Más controles
para la pesca**

Nueva ley de puertos por consenso

Plan de Salvamento Marítimo 2010-2018

Mano dura contra los vertidos

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
36618 Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel: 986 56 66 41 • Fax: 986 50 61 11

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Más control para las flotas

El control de la actividad de las flotas, conocer exactamente el volumen de capturas de cada barco, ha constituido en las últimas décadas uno de los objetivos prioritarios de la Administración pesquera comunitaria y, a la vez, una de las lagunas más importantes en la aplicación de la Política Pesquera Común. Se trata de un mecanismo indispensable para el desarrollo de las políticas de pesca, sobre todo, para el establecimiento de las posibilidades de capturas, ver la evolución de los recursos y en definitiva, la evolución y sostenibilidad de los caladeros.

En esa línea, Bruselas ha generado en este tiempo diferentes regulaciones, tratando de poner a su servicio los últimos avances de las tecnologías. Los resultados obtenidos en este tiempo se pueden considerar positivos, pero siguen sin ofrecer todos los datos que serían necesarios para conocer exactamente el volumen de las capturas, tanto en aguas comunitarias, como en los caladeros exteriores.

De acuerdo con la reglamentación y las exigencias comunitarias en esta materia, la Administración española ha desarrollado en las últimas semanas dos importantes normativas referidas, en ambos casos, a los mecanismos para conocer la actividad de las flotas.

Una primera disposición ha abordado los procesos para el control en el acceso a los puertos y al mercado español de las pesquerías de los barcos de terceros países para su desembarque o el transbordo. El objetivo es evitar que puedan entrar en este mercado capturas pertenecientes a la flota que desarrolle una pesquería ilegal, no declarada ni reglamentada, para evitar un doble efecto negativo. Por un lado, dar carta blanca a la sobre explotación de los caladeros por ese tipo de flotas. Por otra parte, propiciar una competencia desleal para el conjunto de las flotas comunitarias que operan dentro de las reglas de juego que existen en los caladeros exteriores o en aguas de terceros países.

La segunda disposición constituye la culminación de la normativa para la instalación de los diarios electrónicos a bordo con la concesión de las ayudas por la compra de

equipos y que las autoridades pesqueras comunitarias puedan conocer exactamente la actividad de las flotas, inicialmente para los barcos de mayor volumen y desde 2001 para la mayor parte de la flota que supone el grueso de las capturas.

Ambas disposiciones y otras más que se han aprobado en los últimos años constituyen un reflejo claro sobre el empeño de las autoridades comunitarias en perfeccionar los mecanismos de control para conocer mejor y asegurar la viabilidad de los caladeros. Se trata sin embargo de un objetivo para cuyo eficacia es indispensable la responsabilidad de las flotas a la hora de desarrollar su actividad. ■



Y EN ESPAÑA SE PUSO EL SOL. CUBA 1898

Autor: Agustín González Morales

Edita: Noray

Un hito histórico que marcará profundamente la España del siglo XIX y comienzos del XX fue, sin duda, la pérdida del imperio colonial. Y, entre estas pérdidas, una de las que dejó más huella, por las circunstancias que la rodearon, fue la de Cuba. Este es

el argumento del presente libro "Y en España se puso el Sol. Cuba 1898" que traemos a estas páginas, del que es autor Augusto González. Un argumento que se centra, especialmente, en las circunstancias que rodearon los sucesos del acorazado USS Maine (el buque explotó en el puerto de La Habana, perdiendo la vida 266 miembros de su dotación) y que sirvió de excusa a los Estados Unidos de América, que culparon a España de este acontecimiento, para hacerse con el control de la isla, algo que ya venía urdiendo tiempo atrás con el apoyo al movimiento independentista cubano.

Sobre estos hechos, y de los problemas que surgieron en la guerra de la independencia de Cuba, habla el presente libro a través de la historia novelada por el autor. Se mezclan fantasía y realidad de tal forma que el lector

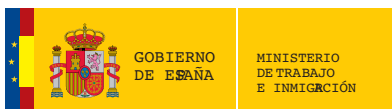
se ve envuelto en una maraña intrigante que mantendrá en vilo al lector a lo largo de sus 528 páginas.

Agustín González Morales ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín en 1978, época en la que escribió "Instalaciones de vapor y energía nuclear", que se convirtió en texto oficial de la Escuela Naval durante más de veinte años. Tras una época embarcado en navíos como el dragaminas Miño o la fragata Andalucía, estudió ingeniería en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales y fue destinado al arsenal de la Carraca, Cádiz. En la actualidad es capitán de fragata y jefe del departamento de ingeniería de las instalaciones de mantenimiento de la Flota en la base naval de Rota. Entre sus obras cabe destacar "Fundamentos de Balística", publicado por el Ministerio de Defensa y declarado de utilidad para la Armada, y "Fundamentos de Física General".

"Y en España se puso el Sol" está editado por Noray dentro de su colección Narrativa Marítima. El precio de venta es de 22,50 euros y se puede adquirir

en librerías o a través de la web de la propia editorial www.noray.es. ■





SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

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

Nueva ley de puertos

El gobierno aprobó la nueva ley de Puertos con el apoyo de la oposición



12

Plan de Salvamento Marítimo

Plan de Salvamento Marítimo hasta 2018 con un presupuesto de 1.698 millones de euros



22

Control en la pesca

Nuevas disposiciones y ayudas para saber lo que se pesca en terceros países y en aguas comunitarias

- 6 Nueva ley de Puertos
- 12 Plan de Salvamento Marítimo 2010-18
- 18 Nueva autopista del mar
- 22 Control para barcos de terceros países
- 28 Ayudas para instalar equipos electrónicos
- 32 El caladero de la anchoa
- 36 Apromar
- 40 Salidas para el percebe en lata
- 44 Galicia impulsa las conservas
- 46 Seminario en Guinea-Bissau de la OIT
- 48 Reforma laboral
- 52 Superávit en la Seguridad Social
- 54 Prorrogadas las ayudas por desempleo
- 56 Cursos del ISM
- 60 Balance de las costas
- 68 De costa costa
- 72 Página médica
- 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

Apoyo mayoritario en el Congreso a la **LEY DE PUERTOS**



La nueva Ley de Puerto inicia su singladura con el apoyo de los grupos políticos mayoritarios en las cámaras. El largo y complejo desarrollo del texto ha permitido incorporar algunas peticiones de los representantes de los colectivos del sector portuario para conformar un marco jurídico que nace sin los “apellidos” del legislador de turno. Esta circunstancia presagia una vida larga y fructífera a un texto que busca la estabilidad y la eficiencia. Estos factores junto a la buena posición geográfica de nuestro país en las principales rutas transoceánicas colocan a los puertos en una situación ventajosa en la carrera por la captación de nuevos tráficos una vez superada la presente crisis económica. Pero la Ley —como no podía de ser de otra manera— no agrada a todos. Para los empresarios portuarios las bonificaciones no son suficientes y la liberalización del servicio de estiba es simplemente un amago que continuará elevando el coste de la escala portuaria; para los trabajadores la liberalización no es necesaria ya que los puertos españoles son los más baratos de Europa y demuestran día a día su productividad.

El pasado 7 de agosto fue publicada en el BOE la Ley de Puertos que ha contado en su trámite parlamentario con los votos favorables de los dos partidos mayoritarios en las cámaras. La modificación era necesaria, por un lado, para dar respuesta a reclamaciones de la comunidad portuaria de establecer un marco consensuado que proporcione estabilidad y seguridad al sistema portuario y, por otro, para solventar el problema creado por la mala aplicación de las tarifas portuarias que a principios de este año forzó a las Autoridades Portuarias (AA. PP.) a devolver los importes reclamados por las compañías portuarias. Los legisladores esperan que la Ley sea la herramienta que permita al Sistema Portuario español captar tráficos por razones geográficas, por razones de competitividad económica y por capacidad logística. Para ello, el texto ofrece flexibilidad y competitividad a nuestros puertos frente al exterior y quiere evitar la competencia entre nuestros puertos por captar tráficos.

El texto ha tenido un desarrollo, según el portavoz socialista en la Comisión de Fomento, Rafael Simancas, *largo, difícil y complejo*, ya que por primera vez ha contado durante su tramitación con las opiniones de los representantes de los colectivos portuarios y logísticos. Pero a pesar de esto, al final, se ha aprobado la Ley de Puertos con más apoyo parlamentario de la democracia que crea, como señaló en el Senado el ministro de Fomento, José Blanco, *el marco de estabilidad jurídica deseado para avanzar sobre los pilares de la productividad, la competitividad y eficiencia y para mejorar la competitividad de la red de transportes*. Además, la nueva Ley impulsa y bonifica la superación de los niveles de productividad actuales, apuesta por puertos comprometidos con su entorno socioeconómico, bonificando las buenas prácticas ambientales, busca la integración de los puertos en el sistema de transporte ya que el sistema portuario es una herramienta esencial en la economía del país pues por él transita el 85 por ciento de las importaciones y el 50 por ciento de las exportaciones y crea más de 35.000 puestos de trabajo directos y en torno a 110.000 indirectos, lo que significa el 20 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB) del sector de transporte español y el 1,1 del PIB nacional.

El consenso alcanzado entre los dos partidos mayoritarios, asentado en el compromiso del grupo socialista de retirar el recurso de inconstitucional presentado a la Ley de Puertos de 2003 —aprobada durante la etapa de Álvarez Cascos en Fomento—, y a modificar el proyecto original impulsado por la anterior responsable del ministerio, Magdalena Álvarez, proporciona a todos los actores portuarios la estabilidad necesaria para desarrollar su potencial al servicio del comercio y del transporte marítimo, contribuyendo a la recuperación económica en la que éstos son una pieza importante en la economía.

ESTABILIDAD

El texto, sin embargo, no ha contado con el apoyo de la izquierda parlamentaria —IU, ERC, BNG— decidida a frenar la participación de la iniciativa privada en los puertos, ni con el respaldo de los grupos nacionalistas. Los representantes nacionalistas en la Comisión de Fomento —Pere Macias y Beloqui— querían un texto que defendiera la autonomía de las Autoridades Portuarias frente al ente Puertos del Estado. La ley, desde su punto de vista, pretende la docilidad de las AA. PP. y, en consecuencia, no han dado su apoyo a la Ley.



La Ley, como se ha subrayado desde el grupo socialista, aporta más autonomía que nunca a las AA. PP. en aspectos fundamentales como la generación de un marco de ventajas competitivas en las tasas y en los servicios. Esta descentralización, que contribuye a la eficiencia, debe ser coordinada y controlada por el Estado que tiene competencia en los puertos de interés general. Puesto que cuando se produce un problema derivado del mal ejercicio de la autonomía, los representantes del Estado han de auxiliarlo con los recursos económicos generados por los impuestos de los ciudadanos.

LA NUEVA LEY

El texto está compuesto por cuatro títulos y varias disposiciones generales. El primero modifica principalmente el régimen económico en lo que en lo que se refiere a las tasas portuarias exigidas por la utilización de las instalaciones portuarias —de ocupación, de actividad comercial, industrial o servicio, de utilización y de ayuda a la navegación—. Esta modificación no entrará en vigor hasta enero de 2011. Otro aspecto destacable de este título es el marco de bonificaciones que se establece para estimular la competitividad inter-portuaria y una regulación clara cuyo objetivo es proporcionar seguridad jurídica al modelo. Este sistema de bonificaciones no incrementa los costes ya que únicamente podrán aplicarlo las AA. PP. que tengan una situación económica desahogada y aunque ofrezcan bonificaciones para captar tráficos no reduzcan la rentabilidad del 2,5 por ciento.

El segundo, varía la prestación de los servicios portuarios, suprimiendo los de depósito y transporte horizontal, aunque manteniendo prácticamente la misma clasificación que la ley que modifica. En este apartado se incorporan cambios, debidos a las recomendacio-

nes de Competencia, que han sido calificados por los empresarios como insuficientes para la reducción de costes.

El tercero añade aspectos referentes a la sostenibilidad medioambiental estimulando las medidas determinadas hacia la eficiencia en la gestión portuaria y la apuesta de la Ley por la intermodalidad basada en la introducción del ferrocarril en los puertos. En este apartado cabe resaltar la apuesta por la austeridad en la gestión que reduce de 25 a 15 el número máximo de vocales que componen

el Consejo de Administración de las AA. PP. De esta forma se reduce cerca de 300 consejeros lo que supone un ahorro.

Las disposiciones adicionales autorizan al gobierno para que se elabore en el plazo de seis meses un texto refundido que armonice esta ley con la de puertos del 92, modificada en el 97 y la de régimen económico y prestaciones de servicio de 2003.

FLEXIBILIDAD

A través del nuevo texto se dota al sistema portuario español de un régimen económico flexible que permite, mediante inversiones, corregir las disfunciones existentes atendiendo a la singularidad de cada puerto y garantizando su autosuficiencia económica.

Otro aspecto en el que la nueva Ley muestra su flexibilidad es la mayor libertad tarifaria que permite a las Autoridades Portuarias fijar sus propias tasas,

como ocurre en los puertos europeos. De esta forma, las AA. PP. cuentan con margen para aprovechar sus ventajas competitivas en la captación de nuevos tráficos sacando partido a una posición geográfica favorable o una circunstancia económica buena. Las nuevas bonificaciones para navieras y estibadoras permiten mejorar la competitividad de los puertos. El límite a esta flexibilidad lo pone el principio



de autofinanciación del sistema portuario que tiene el compromiso de alcanzar una rentabilidad anual del 2,5 por ciento para garantizar su viabilidad económica. A partir de ahora, un puerto poco endeudado podrá sacar partido de su situación geográfica en las rutas transoceánicas para captar nuevos tráficos bajando las tasas por los servicios prestados por la Autoridad Portuaria a los usuarios navieros. Por el contrario, esta posibilidad de bonificar a determinados tráficos penaliza a los puertos muy endeudados ya que debido a los pagos contraídos no se pueden permitir reducir sus beneficios aplicando bonificaciones en sus tasas.

MODELO DE ESTIBA

La mejora de la competitividad ha estado en boca de todos los representantes de los colectivos portuario y logístico.

Y por lo que se desprende de los comentarios, el incremento de la eficacia y la productividad del modelo parece pasar ineludiblemente por la adaptación del modelo de estiba. La nueva Ley transforma las Sociedades de Estiba y las Agrupaciones de Interés Económico (APIEs) en sociedades anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEPs). El proceso tiene de plazo hasta febrero de 2011.

La Ley pretende el mejor servicio al menor coste para incrementar la productividad del trabajo portuario. Pero, como nunca llueve a gusto de todos, para los representantes de las empresas portuarias las SAGEPs suponen un avance tímido en la liberalización del sector. Sin embargo, para los trabajadores una fórmula que no garantiza ni la continuidad del servicio portuario ni la profesionalización de los trabajadores.

Tanto para la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) como para la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) esta mejora pasa por un cambio del modelo del servicio de estiba que permita la auto-prestación del servicio; es decir, terminar con la exclusividad de las empresas públicas de estiba y desestiba. Como argumentación señalan la posibilidad de mejorar la relación prestación-coste del servicio y la elevada incidencia de este importe en el coste total de la escala portuaria. Además, los empresarios también demandan que los horarios de comienzo de la jornada de trabajo de los trabajadores portuarios se adapten a los buques.

Para los representantes de estas empresas lo importante no es la forma jurídica que adopten las entidades que gestionan el cupo de trabajadores en cada puerto—Sociedad Estatal o APIEs. Lo relevante es que la Autoridad Portuaria tenga una participación en la entidad. Para los representantes de los tra-

Datos del Sistema Portuario

- **Transporta el 85% de las importaciones y el 50% de las exportaciones**
- **Genera 35.000 empleos directos y 110.000 indirectos**
- **Supone el 1,1% del PIB español**





bajadores lo importante es que las AA. PP., además de participar en las sociedades de estiba, las tutelen ya que, de lo contrario, verían peligrar su trabajo.

Por su parte, los representantes de los trabajadores portuarios están en contra del “intrusismo” en la prestación de las tareas ya que esto conduce a la descualificación profesional. Para ellos, la propuesta inicial presentada por los grupos políticos mayoritarios en la que el servicio de embarque y desembarque de coches no estaría sujeto a las normas que regulan la manipulación de mercancías pudiendo ser descargadas por las empresas navieras o las empresas fabricantes al no requerir medios auxiliares ajenos daba libertad a las empresas estibadoras de vehículos para contratar la mano de obra a través del cupo de trabajadores portuarios

o mediante empresas de trabajo temporal. También en la propuesta inicial se establecía un concepto de auto-prestación que permitía a cualquier empresa que lo justificase como parte de su cadena de producción, cargar y descargar las mercancías por sus propios medios—capacitando incluso a la tripulación del mercante.

La convocatoria de huelga de los sindicatos—incluida la organización mayoritaria en el sector portuario Coordinadora— hizo temer la paralización de los puertos y forzó a los legisladores a matizar la definición de auto-prestación en la Ley que dice que las

empresas que realicen auto-prestación *deberán atender sus necesidades de personal para estos servicios mediante la utilización de personal de la SAGEP siempre y cuando su oferta sea igual o más ventajosa en términos de calidad y coste en el sector de la estiba.* Por tanto, la Ley permite a las navieras la auto-prestación llevando a cabo su actividad en tierra con personal propio, pero para ello tendrán que presentar ofertas a los trabajadores de la SAGEP y en caso de no encontrar personal en la sociedad de estiba tienen libertad para contratar personal. Continúa la obligación de que un 25 por ciento del personal de las empresas sea fijo.

La presión de los trabajadores ha hecho que la Ley deje únicamente a las SAGEPs gestionar la estiba, aunque las AA. PP. podrán vetar decisiones para garantizar la com-

LOS PILARES DE LA LEY

- Incrementa la libertad tarifaria. Las Autoridades Portuarias podrá fijar sus propias tasas.
- Garantiza la viabilidad económica estableciendo en el 2,5% la rentabilidad anual del sistema portuario.
- Potencia la iniciativa privada facilitando que las empresas puedan desarrollar actividades vinculadas al transporte y la logística.
- Mantiene el libre acceso a la prestación de servicios portuarios, garantizando las condiciones de competencia y ampliando el ámbito de la aplicación de la “autoprestación” y de la integración de servicios.
- Incrementa las bonificaciones para tráficos de especial interés estratégico para mejorar la competitividad de nuestros puertos.
- Integra los puertos en el sistema de transportes tanto por carretera como por vía férrea.
- Apuesta por la sostenibilidad estableciendo la obligación de las Autoridades Portuarias de elaborar una Memoria de Sostenibilidad, e incentiva las buenas prácticas medioambientales.
- Busca la buena gestión portuaria medida en términos de calidad y eficiencia al servicio de los usuarios.

petencia leal de los prestadores del servicio.

La presión de los estibadores en un momento delicado para la economía ha dado como resultado una Ley que para los representantes empresariales debería haber liberalizado más el modelo de estiba. Los legisladores parecen estar de acuerdo ya que Simancas ha afirmado que *en determinados tráficos, la estiba todavía constituye un nicho de ineficacia y de coste no competitivo... por eso los pasos que hemos dado...van en el sentido de intentar lograr más productividad, mejor servicio al menor coste.* Para el portavoz socialista en la Comisión de Fomento los representantes de los trabajadores no pueden seguir confiando la defensa de sus puestos de trabajo y de sus condiciones laborales a la capacidad de presión desde un cierto anacronismo, porque el monopolio del servi-

cio privado es un anacronismo, en términos económicos, en términos sociales y también en términos laborales.

Las palabras del legislador no dejan duda, el mantenimiento y el incremento de los puestos de trabajo en los puertos y de la mejora de las condiciones laborales en el sector no se asienta en el aferrarse al monopolio del servicio privado, sino en incrementar la productividad y competitividad del puerto para captar tráficos y trabajo.

La Ley regula los puertos no únicamente como un espacio de dominio público marítimo-terrestre en el que se desarrollan actividades económicas relacionadas con el tráfico marítimo, sino como infraestructuras que se integren como parte esencial en un sistema general de transporte intermodal asentadas en la eficiencia y la estabilidad. ■

J.M.S.



Más inspecciones y dureza

CON LOS INFRACTORES



Salvamento Marítimo cuenta con una plantilla de más de 2.000 personas. Salvamento Marítimo

Cada día es más habitual encontrar embarcaciones de Salvamento Marítimo en nuestras costas. Una flota naranja distribuida por todo el litoral español que, acompañada de aviones ligeros y helicópteros y atendida por personal especializado en salvamento y lucha contra la contaminación, permite a los usuarios del mar contar con un mar más limpio y seguro. Después de culminar cinco Planes Nacionales de Salvamento Marítimo, que han supuesto que los servicios españoles por la seguridad y lucha contra la contaminación marítima se encuentren entre los más avanzados del mundo, llega ahora Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y Lucha contra la Contaminación del Medio Marino (PNS) 2010-2018, un compendio de actuaciones e inversiones que, partiendo de la experiencia adquirida, plantea ambiciosas aspiraciones.



Cuando finalice la ejecución del PNSM 2010-2018, la flota aérea de salvamento marítimo estará compuesta por 17 aeronaves distribuidas a lo largo del litoral español. Jesús Navarro

El nuevo Plan, que abarca el período 2010-2018 en consonancia con los objetivos de la política marítima europea, está dotado de un presupuesto de 1.690 millones de euros, frente a los 1.023 millones del Plan anterior correspondiente al período 2006-2009, que en su momento ya supuso multiplicar por 6,6 las inversiones de su antecesor.

El Plan aprobado, revisable en 2013 en función de las necesidades operativas que haya en ese momento, se va a centrar en reforzar la prevención y afianzar el sistema de salvamento ya existente. Desde la puesta en marcha del primer Plan Nacional de Salvamento Marítimo, en 1994, el sistema de Salvamento ha experimentado una profunda transformación caracterizada por la incorporación de normativa, la adquisición de medios y el desarrollo de estrategias centradas en mejorar la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación en aguas bajo jurisdicción española.

Los planes dan respuesta a la responsabilidad marítima española en materia de búsqueda y salvamento que, bordeando los 8.000 km de costa española, se extiende a 1,5 millones de Km². La situación estratégica de nuestro país hace que sea una zona con gran tráfico marítimo: sólo en 2009, más de 300.000 buques fueron objeto de seguimiento desde los Centros de Coordinación de Salvamento españoles, tanto en los Dispositivos de Separación de Tráfico como en los entornos portuarios.

En 2009, más de 105.000 buques mercantes transitaron por el Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho y cerca de 45.000 lo hicieron por el de Finisterre, de ellos un gran porcentaje portaba mercancías peligrosas

POR UN MAR MÁS LIMPIO Y SEGURO

Entre los objetivos del Plan aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 20 de agosto se encuentra reforzar el sistema preventivo de todos los usuarios del medio marino. Así, bajo el epígrafe “por un mar más limpio y seguro” se recogen medidas para potenciar la normativa y los instrumentos necesarios que aseguren su cumplimiento. Entre ellas, el refuerzo de la vigilancia e inspección de las embarcaciones, el establecimiento de sanciones concretas para cada infracción detectada y la difusión de la cultura preventiva entre los trabajadores y trabajadoras del mar.

Si hay un punto que cabe destacar, dada la trascendencia que va a tener sobre el medio marino es la posibilidad de adoptar medidas penales contra los causantes de hechos contaminantes independientemente de su envergadura. A partir de ese momento, estas prácticas pasarán a considerarse “delito” contra el medio ambiente, penándose también el carácter reiterativo de las infracciones.

España, en parte gracias a los medios de que dispone la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), es uno de los Estados más activos en la lucha contra los pequeños vertidos. Una lenta pero contundente contaminación cuyo volumen total puede compararse al generado en grandes catástrofes medioambientales en el mar.

Durante la presentación del Plan a los medios de comunicación, el ministro de Fomento

hizo especial hincapié en destacar que se reforzará la vigilancia marítima "incorporando flota aérea"- el Plan contempla la adquisición de tres helicópteros de gran porte- ya que se trata de un medio que, gracias a los importantes avances tecnológicos que incorpora, permite detectar los vertidos, localizar "in situ" a los responsables e imponerles así las sanciones, tanto administrativas como penales, adecuadas.

Para facilitar estas actuaciones, el Plan contempla crear también un nuevo marco de relación institucional, basado en la concertación y cooperación, que permita la persecución más eficaz de tales conductas, tanto a nivel nacional como internacional (Ministerio Fiscal, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, EMSA, etc).

Además, con este Plan se va a intensificar la actividad en zonas geográficas y ámbitos de actividad que presentan mayor vulnerabilidad

Bajo el epígrafe "por un mar más limpio y seguro" se recogen medi- das para potenciar la normativa exis- tente e instrumen- tos que aseguren su cumplimiento



En el período 2005-2009, Salvamento Marítimo atendió 20.916 emergencias marítimas. En la imagen el buque remolcador María de Maeztú y el helicóptero "Helimer 205", ambos propiedad de SASEMAR. Jesús Navarro

o riesgo para la seguridad, especialmente en el corredor de Finisterre, zona del Estrecho, Canarias y Mediterráneo. En 2009, más de 105.000 buques mercantes transitaron por el Dispositivo de Separación de Tráfico del Estrecho y cerca de 45.000 lo hicieron por el de Finisterre, una gran parte de ellos transportando mercancías peligrosas.

PREVENCIÓN ENTRE LOS PROFESIONALES

Hay que recordar que la flota pesquera española es una de las más importantes de la Unión Europea, compuesta por aproximadamente 11.300 pesqueros de los que el 95,4% faenan en el caladero nacional. A esta cifra tenemos que añadir los buques pesqueros y las tripulaciones que faenan bajo otros pabellones pero que representan intereses españoles.

Para mejorar la seguridad a bordo de los barcos pesqueros, además de incrementar las inspecciones aleatorias a bordo, el Plan contempla el desarrollo de una normativa específica adicional que regule, entre otras cuestiones, la construcción y vida útil de los barcos.

No cabe duda de que al incidir en la formación de las tripulaciones se refuerza también la seguridad. Así, se va a fomentar la difusión de la cultura preventiva entre los trabajadores del mar a través de fórmulas que permitan hacer llegar la formación a los interesados con eficacia, sirviéndose de las tecnologías de la información y de la comunicación. En esta línea de actuación, destaca el desarrollo de aplicaciones que facilitarán el acceso a la formación del personal embarcado al igual que el desarrollo de cursos a bordo, con especial atención a los ejercicios relacionados con las reacciones ante situaciones de crisis.

TERCER PAQUETE PARA LA SEGURIDAD

La influencia de las decisiones adoptadas conjuntamente en el seno de la Unión Europea es patente en el nuevo Plan. No sólo en lo que se refiere a su duración, que como ya hemos avanzado se extiende a ocho años, sino en la incorporación a sus propuestas de gran número de iniciativas procedentes del Tercer Paquete para la Seguridad Marítima de la UE, uno de los marcos reguladores más amplios y avanzados del mundo en materia de transporte marítimo. Cuestiones como la puesta en marcha del sistema integrado de información sobre la posición y tipo de carga de los buques en aguas comunitarias, de aplicación a nivel supranacional, permitirá detectar los acci-

dentos con mayor celeridad y, por tanto, reducir los tiempos de respuesta. Concretamente, la red europea SAFESEANET es un sistema que posibilita el intercambio de datos entre las autoridades marítimas de los Estados miembros, especialmente en lo relativo a: seguimiento del tráfico marítimo, carga de mercancías peligrosas, carga de residuos, resultados de inspecciones y, en definitiva, cualquier información que pueda afectar a la seguridad marítima.

Igualmente, como fruto del consenso europeo, el Plan contempla la adopción de reglas y procedimientos de actuación comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, avances en materia de lugares de refugio y la intensificación del control e inspección de los Estados rectores de puerto.

MÁS MEDIOS PARA LAS CAPITANÍAS

Para reforzar la actividad inspectora en puerto se va a dotar de más medios materiales a las Capitanías Marítimas y a redefinir los criterios de evaluación de riesgos en las inspecciones de buques fondeados, tal y como estipula la Directiva 2009/16/CE que modificará el régimen de inspecciones MOU a partir del 1 de enero de 2011.

En lo referido al Plan de Calidad en la Función Inspectora se continuará con su desarrollo fomentando actuaciones como la puesta en marcha de procedimientos técnicos que armonicen los distintos tipos de inspecciones; la creación de grupos de expertos por tipo de inspección y clase de buque, y la definición de un Plan de Formación Continua de los inspectores que refuerce sus actuaciones, sobre todo en el ámbito de las inspecciones MOU, teniendo en cuenta los nuevos criterios a incorporar.

Las inspecciones concentradas para las embarcaciones de pesca se basarán en las deficiencias detectadas durante inspecciones programadas y aleatorias, especialmente en estas últimas, mientras que, para los buques mercantes, se centrarán en aspectos concretos. Por ejemplo, se potenciarán las inspecciones MARPOL, tanto a buques españoles como



Jesús Navarro

extranjeros, así como las visitas a instalaciones de recepción de residuos, tal y como exige la normativa nacional y la de la Unión Europea.

AFIANZAR EL SISTEMA DE RESPUESTA

Otra de las apuestas del PNS 2010-2018 es consolidar el sistema de respuesta ante las emergencias, puesto en marcha con los planes anteriores cuyos medios, materiales y humanos, se encuentran entre los más avanzados y preparados del mundo. Para no perder esta consideración se incrementará la capacitación de los profesionales de salvamento y lucha contra la contaminación, garantizando un nivel adecuado de conocimientos y procurando una formación homogénea entre los intervinientes de los distintos organismos que actúan en la resolución de las emergencias marítimas.

Paralelamente, el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" se refuerza como referente formativo a nivel nacional e internacional, especialmente en el campo de la investigación aplicada en la seguridad y lucha contra la contaminación.

También se considera prioritario el desarrollo de sistemas integrados de información que faciliten la toma de decisiones y mejoren la respuesta ante incidentes y accidentes marítimos. Para ello, el Plan propone integrar la información relativa a los riesgos, los medios de intervención y las experiencias de sucesos anteriores. Por ejemplo, estos modelos permitirán establecer mapas de vulnerabilidad en cuanto a sucesos

RECURSOS ECONOMICOS DESTINADOS AL PNS 2010-2018

CONCEPTO	INVERSIONES	%	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	%
Embarcaciones rápidas	23.000	5	272.447	22
Buques	90.000	20	222.663	18
Helicópteros	90.000	20	223.177	18
Aviones	0	0	74.326	6
Lucha contra la contaminación	10.000	2	23.571	2
Centros de Salvamento	45.000	10	110.099	9
Personal	0	277.034	22	
Formación	2.500	1	23.861	2
Subvenciones pesqueros	0	12.000	1	
Inversiones PNS 2006-09	42.602	10		0
Devolución BEI	125.950	29		0
Otros	10.000	2	12.332	1
TOTAL	439.052	100	1.251.509	100

(Datos en miles de euros)

TOTAL 1.690.561

de contaminación y contar con un inventario de los medios materiales y recursos humanos con que cuentan las distintas administraciones, instituciones, organismos o empresas, ubicados en una determinada zona, para poder articular más rápido un operativo de respuesta.

El texto aprobado apunta como indispensable la coordinación entre todos los agentes competentes en materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación. Para potenciarla, a nivel nacional, contempla una redefinición de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, como eje principal del nuevo marco de relación institucional con las Comu-

nidades Autónomas. También propone mejorar la colaboración entre los órganos competentes a nivel internacional y, especialmente, con países vecinos con los que se comparten aguas territoriales, como son Francia, Portugal y Marruecos. Concretamente, apuesta por intensificar la vigilancia aérea hispano-francesa, con la creación de una célula conjunta que organice y programe los vuelos y establezca una guía común de observación.

IMPULSO AL I+D+I

El tercer eje estratégico del PNS 2010-2018 es la innovación y la investigación multidiscipli-



La colaboración y cooperación entre las instituciones implicadas en las tareas de salvamento y lucha contra la contaminación es un eje prioritario del Plan. En la imagen un remolcador de la Armada colabora con Salvamento Marítimo en el despliegue de las barreras anti contaminación. Ana Munguía

nar, una idea que se concreta con el fomento de una estrecha cooperación con el Organismo Público de Puertos del Estado,

Entre los aspectos que se abordan en este ámbito se encuentra el examen de las condiciones de seguridad en el transporte marítimo de viajeros y mercancías, el análisis de maniobras en condiciones adversas, la mejora de las prestaciones de los receptores GPS o el estudio de la posibilidad de dotar a los buques pesqueros de “cajas negras”. En lo relativo a la minimización de los riesgos de

- 7 buques polivalentes de salvamento y lucha contra la contaminación (2 Cantábrico-Galicia, 2 Sur-Estrecho, 1 Canarias, 2 Mediterráneo).
- 7 remolcadores (3 Cantábrico-Galicia, 1 Sur-Estrecho, 1 Canarias, 2 Mediterráneo).
- 4 buques recogedores (Cantábrico-Galicia, Sur-Estrecho, Canarias, Mediterráneo).
- 42 lanchas de salvamento operadas conjuntamente con Cruz Roja Española (19 Cantábrico-Galicia, 5 Sur-Estrecho, 5 Canarias, 13 Mediterráneo).



El buque recogedor “Urania Mella” dispone de 10 tanques de 300t de capacidad cada uno, para almacenar los hidrocarburos rescatados del mar. Jesús Navarro

contaminación y a la reducción de gases de efecto invernadero se prevé, entre otras medidas, desarrollar la eficiencia energética de buques y la optimización y mejora de los sistemas para la detección temprana de la contaminación.

Por último, dentro del capítulo de inversiones de este ambicioso Plan y con el objetivo de consolidar e incrementar los niveles de cobertura ya alcanzados se prevé que, cuando finalice su ejecución en 2018 -siempre que en 2013 no cambien sus necesidades operativas-, los medios materiales con que contará el Servicio Estatal de Salvamento Marítimo serán:

FLOTA MARÍTIMA

- 55 embarcaciones de intervención rápida “Salvamares” (14 Cantábrico-Galicia, 12 Sur-Estrecho, 10 Canarias, 17 Mediterráneo, 2 con coberturas varadas).
- 4 patrulleras denominadas “Guardamares” (Cantábrico-Galicia, Sur-Estrecho, Canarias, Mediterráneo).

El Plan prevé intensificar las inspecciones aleatorias a bordo de los pesqueros y desarrollar una normativa específica adicional que regule la construcción y vida útil de este tipo de barcos

FLOTA AÉREA

- 3 aviones CASA 235 (Cantábrico-Galicia, Mediterráneo, Canarias).
- 3 aviones ligeros (Cantábrico, Alborán, Mediterráneo).
- 3 helicópteros de gran porte (Galicia, Estrecho y Canarias).
- 8 de tipo medio (Galicia, Asturias, Cantabria, Canarias Occidental, Mediterráneo Sur, Mediterráneo Central, Mediterráneo Norte, Baleares).

BASES

- 6 bases estratégicas de almacenamiento (Galicia, Santander, Castellón, Cartagena, Sevilla, Tenerife).
- 2 bases de actuación subacuática permanentes (Galicia, Cartagena).
- 4 bases subacuáticas de primera respuesta (Baleares, Cataluña, Estrecho, Canarias). ■

A. MUNGUÍA

Con tres viajes semanales de cada puerto

Pistoletazo de salida a la línea entre GIJÓN Y NANTES-SAINTE NAZAIRE

En septiembre comenzó a funcionar la “Autopista del mar” entre el puerto gijonés de “El Musel” y el francés, de Nantes-Saint-Nazaire. Un proyecto que permitirá cubrir el trayecto en 14 horas, por un coste aproximado para los transportistas de 400 euros, un 50% menos de lo que cuesta realizar el mismo trayecto por carretera, y puede suponer sacar de los pasos fronterizos de los Pirineos 40.000 camiones al año. El ahorro en tiempo y dinero son los reclamos comerciales de esta línea, subvencionada con dinero de los Estados implicados y de la Unión Europea, que comenzó a funcionar el pasado 8 de septiembre.



El pasado 9 de septiembre atracó en el puerto de “El Musel” de Gijón el buque “Norman Bridge” que, procedente del puerto francés de Nantes- Saint Nazaire, es el buque designado por la naviera LD Atlantique para cubrir la conocida como primera “Autopista del mar” del Arco Atlántico.

En principio, la embarcación va a realizar tres salidas semanales de cada uno de estos dos puertos, aunque se espera alcanzar, en un futuro, hasta siete salidas semanales. Así, los martes, jueves y domingos partirá del puerto gijonés hacia Francia, mientras que, de Nantes-Saint Na-

zaire, lo hará los lunes, miércoles y sábados en dirección a El Musel.

Este ro-pax, es decir un barco preparado para combinar carga rodada- camiones, remolques y automóviles- con pasajeros, tiene una capacidad de 22.152 toneladas de arqueo, 2.000 metros de línea de carga (espacio para más de un centenar de camiones y remolques) y plazas para 399 pasajeros.

La capacidad del buque para navegar a más de 20 nudos de media (39 km/h) hace que el tiempo estimado de travesía entre las citadas dársenas sea de 14 horas, 10 horas menos que por carretera y, excepto las salidas del sábado y el domingo, el trayecto se realizará durante la noche, una de las ventajas añadidas de esta alternativa intermodal. La posibilidad de descansar durante el viaje supone un importante ahorro de tiempo para los camioneros y permite dar cumplimiento a la Directiva de tiempos de trabajo, que obliga a los conductores a realizar jornadas laborales, limitadas por períodos de descanso estipulados por ley.

BONDADES PARA EL TRANSPORTISTA

La alternativa intermodal supone que el camionero comienza su primer turno de actividad al llegar al puerto de destino. En el viaje por carretera tiene que cubrir los 970 kilómetros que hay entre Gijón y Nantes Saint-Nazaire, unas diez horas, lo que supone que, antes de llegar a destino, ya se habría superado el límite de conducción diario que contempla la norma comunitaria y, por tanto, realizar el primer descanso.

Además de evitar la congestión que padecen las carreteras, especialmente en las fronteras, esquivar riesgos y reducir las emisiones de CO2, la opción barco-carretera supone una considerable rebaja de la factura de combustible, un aspecto a tener también en cuenta dado el creciente aumento de los precios del carburante.

Sin duda, aunque el tipo de buque también fomentará el incremento de turistas, los principales beneficiarios serán los profesionales del transporte por carretera. Según ha confesado el presidente de la Asociación de Empresarios de Transporte y Aparcamiento de Asturias (Asetra) a un periódico de la región, este tráfico no parece que vaya a entorpecer el objetivo principal de la línea que es sacar camiones de la carretera, ya que ambos tráficos son compatibles y lo que al camionero le interesa es ahorrar dinero con el barco y tener servicios fiables en cuanto a frecuencia y horarios.

La posibilidad de embarcar vehículos particulares y pasajeros, supondrá también un considerable impulso comercial para Asturias y sus regiones limítrofes, de ahí que las comunicaciones del puerto con la red ferroviaria y las carreteras se consideren requisitos fundamentales para su éxito. En este sentido, representantes de LD Atlantique en España han declarado que perciben “bastante buenas” expectativas de captar tráfico de pasajeros con vehículos particulares, como

El tiempo estimado de travesía entre las citadas dársenas es de 14 horas, 10 horas menos que por carretera y, excepto las salidas del sábado y el domingo, el trayecto se realiza durante la noche

Vista aérea del Puerto de “El Musel”, en Gijón, que acoge la primera Autopista del Mar hispano-francesa.

complemento importante al transporte de mercancías. Un tipo de tráfico que, en principio, se consideraba subsidiario y que ahora puede ser una fuente de financiación por la línea a tener en cuenta. No obstante, este mismo representante indicó recientemente que confía en alcanzar un 60% de la ocupación de buque durante el primer año.

En principio parece que el tráfico fuerte de carga se va a desplazar de España a Francia y el mayor movimiento de pasajeros, en sentido contrario. Con esta perspectiva, el gerente de la Sociedad Mixta de Turismo de Gijón, Joaquín Miranda, ha asegurado que “se abre un mercado interesantísimo y nuestras perspectivas son buenísimas”.

La labor comercial resulta también determinante. Convencer a las empresas de transporte por carretera de las bondades de la “Autopista del mar” es uno de los grandes retos de la operadora de la línea. Con este objetivo, LD ha iniciado ya contactos con empresas como Renault y PSA (Peugeot y Citroën) para transportar hasta 18.000 vehículos nuevos al año desde el Norte de Francia a España. Igualmente, la naviera espera que, en el primer año de

“Lo que es seguro es que el servicio va a seguir” declaraba Carlo Tamagni, representante de Louis Dreyfus en España, tras la renuncia de Grimaldi

funcionamiento de la línea, se embarquen 13.000 camiones y lleguen de forma progresiva hasta los 50.000 en los próximos cinco años.

GRIMALDI SE RETIRA

Todos estas circunstancias no han pesado lo suficiente como para evitar que la naviera Grimaldi abandone el proyecto de la “Autopista del mar” Atlántica de la que había sido adjudicataria, junto a la armadora Louis Dreyfus. Esta última, propietaria del buque que ya presta servicio, ha mostrado su determinación por seguir adelante, “lo que es seguro es que el servicio va a seguir” declaraba Carlo Tamagni, representante de Louis Dreyfus en España.

Al cierre de esta revista, Grimaldi mantenía su parte accionarial en el consorcio pero ahora lo que queda por ver es si, al estar el proyecto subvencionado, pueda surgir algún problema, aunque no parece que vaya a ser así después de haber confirmado su presencia en la inauguración oficial los ministros de Fomento español y francés.

La llegada del “Norman Bridge” al puerto de El Musel, en Gijón, daba por finalizado un complicado proceso administrativo que comenzó en 2005 y cuyo último capítulo ha sido la renuncia de Grimaldi.

Este proyecto de transporte intermodal, que ya es una realidad, pretende sacar de la carretera el mayor número de camiones posible para, de esta forma, descongestionar y hacer más sostenible el transporte de mercancías entre Francia y España en los pasos fronterizos de los Pirineos.



El “Norman Bridge” es un ro-pax preparado para combinar carga rodada- camiones, remolques y automóviles- con pasajeros.

Los embudos que se producen en los ejes de carretera transfronterizos animaron a las instituciones de la Unión Europea -de hecho se consideran una de las piezas clave de la estrategia de transportes de la Unión Europea en los últimos años- a tratar de reactivar el transporte marítimo-terrestre entre países comunitarios. Como ya comentábamos en números anteriores, la saturación en los pasos de Irún-Biriatou y la Junquera-Perthus ha supuesto un gasto para la UE de cerca de un 0,5% del Producto Interior Bruto (PIB) y, de no adoptarse medidas para frenarlo, se prevé que podría alcanzar el 1% del PIB este año.

Por todo esto, las "Autopistas del Mar" han contando desde el inicio de su andadura con el respaldo de los Gobiernos español y francés, de la Comisión Europea, a través del programa Marco Polo II, y del indispensable compromiso de los puertos implicados. Tanto el Parlamento español como la Asamblea Nacional francesa han ratificado un acuerdo en virtud del cual se comprometen a dotar a cada línea de las dos aprobadas - una con salida desde Gijón y otra desde Vigo- con 30 millones de euros, aportados a partes iguales, complementados con 4 millones de euros más procedentes del programa comunitario Marco Polo.

No obstante, mientras que Louis Dreyfuss (LD), compañía adjudicataria de la línea que parte desde Gijón, ha empezado ya a operar al haber completado todo el proceso administrativo, no ocurre lo mismo con la que tiene a Vigo como puerto base.

El proyecto que une Vigo con San Nazaire y Le Havre (con prolongación a Algeciras), fue adjudicado a Acciona Transmediterránea pero lleva atascado varios meses, entre otras cuestiones, por haber perdido el tráfico que sustentaba la línea. Esta circunstancia ha hecho que su puesta en marcha tenga que esperar, tal y como ha anunciado recientemente el ministro de Fomento, José Blanco, hasta finales de año.

De todas formas, estas rutas, lejos de lo que podría parecer, se consideran complementarias, ya que la línea con base en El Musel calcula sus tráficos contando con Asturias, Castilla y León y Madrid; mientras que la de Vigo se plantea captar los tráficos de Galicia y Portugal. Además, la futura incorporación de Algeciras a esta línea supondrá una importante apertura a las mercancías procedentes de África.

AYUDAS Y COMPROMISOS

La particularidad de las "Autopistas del Mar" está en que son líneas que reciben subvenciones de los Gobiernos para su puesta en marcha, frente a las que se constituyen por iniciativa privada. Para que la Unión Europea acepte el apoyo de los Estados a este proyecto sin que se vulnere el principio de libre competencia, exige que los buques que cubran esta línea estén preparados para transportar carga rodada, cumpliendo así con el objetivo primordial del proyecto que es, como ya hemos dicho, contribuir a sacar de las carre-



El buque tiene espacio en su bodega para albergar cerca de un centenar de camiones y remolques

teras el mayor número de camiones posible. Igualmente, la subvención está supeditada a que la operadora, al llegar el quinto año, esté realizando, al menos, un servicio diario y a mantener operativa la línea durante siete años, entre otras cuestiones.

40.000 CAMIONES MENOS AL AÑO

La Unión Europea prevé que la "Autopista del mar" de Gijón servirá para reducir entre un 3% y un 5% el tráfico de camiones, lo que puede suponer que crucen 40.000 camiones menos al año por los pasos fronterizos de Irún-Biriatou y la Junquera-Perthus, los que, de seguir todo igual, van camino de alcanzar los 10.000 camiones al día con la consiguiente factura energética y problemas medioambientales.

El objetivo inmediato de estas líneas es retirar de la carretera 25.000 camiones y semirremolques, en el primer año; el segundo, 50.000; el tercero, 75.000; para llegar a embarcar 100.000, a partir del cuarto año.

Con todo ello es de esperar que, después del gran esfuerzo realizado por los implicados en la entrada en funcionamiento de estas vías marítimas, -navieras, puertos e instituciones- la crisis económica no llegue a afectar a los buenos resultados que se esperan y podamos pronto hablar del refuerzo en rotaciones de las mismas. ■

A. Munguía

Fotos cedidas por la Autoridad Portuaria de Gijón



El objetivo es prevenir el desembarco de pesca ilegal, no declarada ni reglamentada

Más control para acceso de Pesqueros de terceros países

Los barcos de terceros países que traten de introducir en los mercados comunitarios productos de la pesca capturados de forma ilegal, de manera no declarada ni reglamentada, lo van a tener cada día más difícil, de acuerdo con las medidas sobre este punto adoptadas en los últimos años por las autoridades comunitarias. Estas medidas responden al interés de la Unión Europea para evitar que flotas de terceros países o de barcos, en muchas ocasiones comunitarios que operan bajo bandera de esos estados, no puedan actuar de forma ilegal causando grandes perjuicios a los recursos existentes en los diferentes caladeros, generalmente en aguas internacionales, donde también operan barcos comunitarios o de otros países que cumplen las reglas de juego.



Además del interés para frenar el deterioro o la sobreexplotación de esos caladeros, la medida responde a los intereses de las flotas que operan legalmente, pero que tienen en esos barcos que actúan de forma irregular, un peligro para su competitividad al operar en los mismos mercados de consumo al poder comercializar sus capturas a un menor precio por sus menores costes.

Frente al problema de la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, Bruselas estableció un mecanismo comunitario en 2008 para prevenir, desalentar y eliminar este tipo de actividad en los diferentes caladeros, estableciendo igualmente una serie de normas que se deben cumplir para el acceso, desembarque y transbordo de los productos de la pesca en los barcos de pesca que pretendan acceder a los puertos comunitarios. En esa misma línea, se establecieron una serie de puertos donde solamente se podrían realizar descargas para cada tipo de pesca. Esta medida también será de aplica-

Antes de entrar en un puerto comunitario deben justificar, vía certificados, que se trata de productos capturados de forma legal

ción para las operaciones de tránsito, importación, transporte y transformación de los productos de la pesca, así como a las capturas de los barcos comunitarios que se vayan a exportar a un tercer país con los que se hayan establecido previamente acuerdos. En conjunto, la normativa contempla la necesidad de que esos barcos presenten un certificado de captura como condición indispensable a la entrada de un producto en el mercado comunitario, así como cuando un barco comunitario pretenda realizar una operación de exportación. Los certificados deben contener información sobre la legalidad de la captura y el mismo debe estar sellado por el país donde se halle abanderado el barco.

La normativa comunitaria contempla finalmente la obligación de cada uno de los países miembros a desarrollar estas medidas para lograr un control

eficaz sobre este tipo de actividad en la pesca. En esta línea se hallan los cambios que la Administración española pretende introducir en la nueva Ley de Pesca Sostenible, actualmente en trámite parlamentario y en la reciente Orden ministerial publicada en las últimas semanas.

Según se contempla en la nueva disposición, la misma se enmarca en el contexto de la normativa comunitaria y con ella se pretende el control de acceso a puertos españoles de barcos pesqueros de terceros países, así como las operaciones de desembarque y transbordo que quieran realizar; la entrada por cualquier vía de los productos pesqueros capturados por buques de terceros países y su reexportación desde territorio español y finalmente, la exportación de las capturas realizadas por barcos pesqueros españoles cuando así lo exijan

los acuerdos que existan con terceros países.

De acuerdo con esta disposición, se entiende por un barco pesquero, cualquier buque, al margen del tamaño del mismo, utilizado o destinado para la explotación comercial de recursos de la

barco de un tercer país que pretenda entrar en el mismo para el desarrollo de acciones de desembarque o transbordo, deberán realizar una notificación previa en base a una serie de requisitos entre los que destacan los siguientes:

deban llevar a cabo sobre el terreno. A efectos de notificación, en el formulario se deberán incluir igualmente datos sobre contactos en las diferentes formas posibles, correo normal o internet. Si el barco pretende llevar a cabo un transbordo en el puerto español, se deberá



pesca, incluidas las embarcaciones de apoyo, los barcos factoría dedicados a la transformación de pescado, los que intervienen en los transbordos y los dedicados al transporte preparados para operar en el sector de la pesca, con la exclusión de los porta-contenedores. Los barcos pesqueros de terceros países sólo podrán entrar en los puertos designados por el gobierno para las operaciones de desembarque o transbordo y regirán las mismas condiciones para los productos de la pesca regulados.

Para acceder a un puerto español, el capitán o el representante de un

El capitán o representante del barco deberán cumplimentar el formulario de notificación previa remitiendo el mismo a la Secretaría General del Mar con copia al organismo correspondiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de la provincia donde se halle ubicado el puerto. El objetivo de la medida es facilitar y agilizar las tareas de inspección de la mercancía que se

comunicar el pabellón y matrícula del barco que transporta la mercancía, así como lo que se vaya a hacer con la misma. El plazo para la presentación de este formulario deberá hacerse con una antelación mínima de tres días hábiles antes de la hora estimada para la llegada a puerto del barco. Si se trate de productos de la pesca frescos, la notificación se deberá producir en

Sólo se podrán descargar o transbordar en los puertos fijados para cada tipo de pescado



todo caso con una antelación mínima de cuatro horas antes de la hora estimada de la llegada del barco a puerto. Las notificaciones se deben hacer en español.

No obstante estas disposiciones generales, cada tipo de actividad requiere unas exigencias más concretas. Cuando se transporten productos de la pesca, se deberá adjuntar al formulario general de notificación previa, un certificado validado o documentos que hagan referencia sobre la realización de las capturas. En el caso que el capitán o su representante no dispongan de esa certificación, la misma deberá presentarse por parte del importador de acuerdo con la normativa vigente. Cuando el barco transporte productos de la pesca capturados por buques pesqueros comunitarios que hayan sido transbordados a un barco de un tercer país sin transformar, se deberá aportar otra declaración de transbordo y, cuando proceda, la documentación establecida en los regímenes de control adoptados por las organizaciones regionales de ordenación pesquera. Finalmente, cuando el buque que efectúe la notificación previa, transporte productos de la pesca capturados por bu-

ques pesqueros comunitarios que hayan sido exportados desde la Unión Europea a un tercer país, y/o transformados en un tercer país, se deberá adjuntar a la notificación previa el certificado de capturas correspondiente ese lote de productos de la pesca validado por la autoridad competente de ese Estado miembro para su exportación y, según proceda, la documentación establecida

en los regímenes de control que hayan sido adoptados por las organizaciones regionales de pesca.

Para el acceso de un barco al puerto, el mismo deberá contar con la autorización de las autoridades portuarias competentes, previo el informe de la Secretaría General del Mar. Este informe se emitirá una vez se haya comprobado la veracidad de la información





Con la exigencia del certificado de captura se pretende garantizar la trazabilidad de los productos de la pesca y acreditar que los mismos se han capturado de acuerdo con las normas internacionales sobre ordenación y conservación de los caladeros. El mismo debe estar validado por el Estado donde se halle abanderado el barco y es exigible para la importación en todo el territorio español de los productos importación por cualquier vía, de la re-exportación de productos a un tercer país, siempre

presentada y a la comprobación de que dicho barco no se halla incluido en la lista de los barcos que practican la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, así como de otras comprobaciones que se consideren necesarias. El informe se deberá emitir en un plazo máximo de tres días. Si en ese periodo no se hubiera producido respuesta, se deberá entender que la resolución es favorable a la entrada del barco en puerto. Las operaciones de transbordo o desembarque no se podrán realizar, sin embargo, hasta la obtención de la autorización previa de la Secretaría General del Mar. Este organismo será el responsable de fijar el desembarque o el transbordo en base a un código que deberá consignarse por el capitán o su representante en la declaración previa a la operación y que servirá como referencia de la misma. Es posible llevar a cabo una autorización parcial de los productos de la pesca para los que se haya solicitado su desembarque o /y transbordo, pero al existir una documentación incompleta, los mismos deberán permanecer almacenados bajo el control de las autoridades competentes hasta obtener el informe favorable.

Una vez superados esos controles de forma favorable, el capitán o su representante, en caso de desembarque, deberán cumplimentar nuevos formularios para remitir a la Secretaría General del Mar con copia a las dependencias

La petición para la entrada en puerto se deberá hacer con un plazo mínimo de tres días sobre la hora prevista de llegada



en la provincia donde se halle ubicado el puerto del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino con el código de referencia asignado para agilizar las tareas de inspección. El mismo procedimiento se deberá hacer en el caso de transbordo. Ambas declaraciones se deberán hacer en español y como mínimo con una antelación de cuatro horas al momento estimado para el inicio de las operaciones.

que los mismos se hayan importado con un certificado de captura y para la exportación de productos de la pesca en virtud de los acuerdos adoptados previamente con terceros países. El documento emitido por las autoridades de un tercer país para el control de las operaciones, deberá incluir, entre otros puntos, la descripción exacta de los productos de la pesca indicando la especie, la zona de captura, el peso, el estado de



conservación el tipo de presentación, los tipos de envase, las fechas de descarga y de carga, el nombre, pabellón y matrícula del barco donde se cargó u otros medios de transporte utilizados y las condiciones en que esos productos permanecieron en ese tercer país.

Para acometer una importación, el interesado deberá solicitar un informe favorable previo a la Secretaría General del Mar con los correspondientes certificados de captura y transporte. No están obligados a presentar este informe los importadores de lotes de los productos de la pesca capturados por barcos comunitarios y transportados desde un tercer país al territorio de un Estado miembro, siempre que no hayan sido procesados ni importados en otro tercer país. Cuando en una determinada operación de importación no se hayan completado los requisitos exigidos y los productos se hallen en depósito, se emitirá un informe desfavorable si no se complementa la información en un plazo de 14 días, siempre que la causa sea

imputable al particular. A partir de ese momento, se da un plazo de 15 días como máximo al importador para que retire los productos. Finalizado ese plazo sin hacerse cargo de los mismos, los productos se podrán incautar, corriendo los costes del almacenamiento a cuenta de los operadores.

No podrán acceder a los puertos los barcos que figuren en la lista de embarcaciones dedicadas a la pesca ilegal

Si no hubiera comprador de dichos productos, se considerará como responsable a esos efectos al titular de la mercancía en el momento cuando se produce su entrada en territorio español o su representante o, en su acaso, al consignatario. El plazo de presentación de la solicitud de autorización y de los certificados de capturas para la importación será como mínimo de tres días hábiles respecto a la hora estimada de la llegada al lugar de entrada en territorio español, aunque esos plazos

son diferentes en función de cada tipo de transporte utilizado, cuatro horas si es por vía aérea o ferrocarril y de dos si es por carretera.

Para las operaciones de tránsito o transbordo con destino a otro punto del territorio español, en líneas generales, al margen de la existencia de certificados

validados de las capturas, es indispensable la autorización de la Secretaría General del Mar. En el caso de re-exportación de los productos de la pesca, así como para las operaciones de exportación a terceros países con los que existan previamente acuerdos en esta dirección, son igualmente indispensables los certificados de capturas validados por la Secretaría general del Mar, desde donde se debe facilitar igualmente el certificado de exportación. ■

V. M.

La Administración aporta como subvención 1,7 millones de euros

Ayudas para la instalación del DIARIO ELECTRÓNICO A BORDO

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, por una Orden del pasado mes de julio, estableció finalmente las bases reguladoras y la correspondiente convocatoria de las ayudas para la adquisición y la instalación de los equipos necesarios para el registro y la transmisión de los datos electrónicos sobre la actividad de la pesca de los barcos españoles allí donde operen. El plazo para la presentación de las solicitudes de ayuda por los equipos adquiridos finalizó el pasado 15 de septiembre.

De acuerdo con la normativa comunitaria, el pasado mes de noviembre, la Administración española reguló la implantación del registro y la transmisión electrónicos de los datos sobre la actividad de los barcos pesqueros españoles. La última Orden ministerial viene a completar la disposición anterior con el es-

Inicialmente es obligatoria en buques de más de 24 metros de eslora





tablecimiento de las condiciones y exigencias para acceder a las ayudas previstas. En esa línea, podrán ser beneficiarios de las ayudas los armadores de pesca, siempre que los barcos se hallen inscritos en el Censo de Flota Operativa y que hayan adquirido e instalado por primera vez en los años 2009 y 2010 un equipo de registro y transmisión electrónicos en las actividad de la pesca y que los mismos reúnan las condiciones técnicas específicas, que no hayan recibido ayuda pública por el mismo concepto y que se hallen además al corriente en los pagos de la Seguridad Social y sus obligaciones fiscales.

La instalación de este tipo de equipos constituye una de las medidas más importantes adoptadas por la Administración comunitaria para lograr un mayor control sobre la actividad de las flotas pesqueras a la vista de la escasa eficacia de otras políticas adoptadas con anterioridad, como los cuadernos de pesca de a bordo. El problema de las autoridades comunitarias era la imposibilidad de hacer un seguimiento personal y directo con sus inspectores a cada uno de los barcos, y también, por la dificultad para el control de las capturas reales. Esta falta de datos sobre la pesca real en cada caladero ha supuesto tradicionalmente uno de los problemas más graves de Bruselas a la hora de regular la política de capturas.

Aunque en muchos barcos españoles ya se había instalado este sistema para la transmisión de los datos sobre las capturas de la flota con anterioridad a estas disposiciones comunitarias, la existencia de este tipo de equipos en los barcos es obligatoria desde el uno de enero de este año para los barcos con una eslora superior a los 24 metros, con independencia de las aguas donde se hallen faenando o de los puertos donde hagan sus desembarques. No obstante esta exigencia, según lo dispuesto en la orden del pasado 19 de noviembre por la que se regulaba el proceso desde una perspectiva técnica, para la implantación de estos equipos se contemplan algunas excepciones. En ese sentido, se hallan excluidos de esa exigencia los barcos españoles con eslora superior a los 24 metros que realicen mareas por un periodo inferior a las 24 horas y que desarrollen su actividad únicamente bajo aguas sometidas a la jurisdicción o soberanía española con desembarcos únicamente en puertos es-

Desde 2011, la exigencia se extenderá a barcos de entre 15 y 24 metros



pañoles, o cuando los barcos se destinen exclusivamente para la acuicultura. Los capitanes que hagan uso en sus barcos de los equipos electrónicos de registro y transmisión de datos, estarán exentos de apuntar los mismos en soporte de papel o de hacer una declaración de desembarque a su llegada a puerto.

La instalación será obligatoria desde el uno de enero del próximo año para barcos con eslora entre los 15 y los 24 metros, lo que supone incluir también a una parte importante de la bajura.

Para apoyar, vía subvenciones, la instalación de estos equipos, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con cargo a los Presupuestos de este año, una partida de 1.673.200 euros para subvencionar la compra de los equipos de registro y transmisión electrónica de la actividad pesquera, a los que se suma otros 16.732 euros, el equivalente al importe total de los fondos, como compensación a las entidades colaboradoras. El importe de la ayuda a conceder será, como máximo, del 75% del importe pagado por los equipos, con un límite de 4.500 euros. No obstante, el importe de la misma no está asegurado, ya su cuantía final estará en función de la demanda y la posibilidad de disponer de un crédito extraordinario si se superase la cifra



inicial aportada por el Gobierno. En última instancia no se descarta la posibilidad de una reducción proporcional de las subvenciones.

Los beneficiarios de las ayudas solamente podrán recibir el importe por los gastos efectuados en los años 2009 y 2010 correspondientes a la instalación del primer equipo de registro y transmisión electrónicos por barco y siempre que los mismos cumplan todas las condiciones técnicas demandadas por la Administración.

Entre las exigencias fijadas por el Ministerio para acceder a las ayudas, los peticionarios han debido cumplir una serie de requisitos, entre los que destacan los siguientes: Una autorización expresa al órgano gestor para comprobar la veracidad de la instalación. Certificados de estar al día en sus obligaciones con la Seguridad Social y con la Agencia Tributaria. Factura original o copia autenticada firmada y sellada con su "recibi" o "pagado" a nombre del armador que solicita la ayuda por los equipos adquiridos donde se especifiquen además, de forma detallada, los elementos que lo componen. El importe del IVA se halla excluido a efectos de las subvenciones.

La instrucción de las peticiones corresponde a la subdirección General de Asuntos Pesqueros Comunitarios que elevará su propuesta a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura. La resolución motivada se deberá dictar en un plazo de seis meses a contar desde la presentación de la solicitud y, pasado ese plazo, se deberá considerar como desestimada. Esta resolución pone fin a la vía administrativa y en un plazo de dos meses se podrá interponer recurso contencioso administrativo. El pago de las ayudas se realizará a través de las entidades colaboradoras y los armadores deberán justificar haber recibido los fondos en un plazo de tres meses desde la fecha de salida de la Administración

La regulación española para la implantación de este sistema se halla contenida en la Orden del Ministerio de Medio Rural y Marino del pasado 19 de noviembre (BOE 24) y en la misma se especificaban todas las características de los equipos a utilizar, así como las condiciones para su instalación y manejo.

El equipo para la recogida y transmisión de datos debe estar compuesto por un equipo informático y un equipo transmisor y deberá estar ubicado en una zona protegida y de fácil acceso, sin que el mismo interfiera en otros equipos de comunicación, ni a la seguridad de la actividad del barco, en perfecto funcionamiento desde la salida del puerto hasta su regreso al mismo. La conexión sólo se podrá suspender cuando un barco, una vez finalizada la marea, haya regresado a puerto, no lleve pescado a bordo y tenga conformidad de que se han recibido en la Administración los datos referidos al desembarque o al transbordo del pescado.

El equipo informático que se instale deberá cumplir, como mínimo, las siguientes condiciones: Un sistema operativo



Windows XP (Service Pack 2), una memoria de 1GB, espacio en disco de 5GB libres, un monitor de resolución 1024*768, un puerto externo USB y un lector CD/CVD. Con carácter gratuito, la Administración pesquera entregará a los barcos con eslora superior a los 24 metros una aplicación informática del Diario Electrónico de A Bordo, EAD, para su instalación en el equipo informático.

El capitán del barco, su armador o representante tienen la responsabilidad de que el equipo se halle en perfecto funcionamiento desde el momento que se inicia una

La subvención máxima por barco será del 75% del coste de los equipos y tiene un techo de 4.500 euros

marea hasta la finalización de la misma. El armador o su representante tienen la obligación de enviar una comunicación a la Administración, tanto en el inicio de la puesta en marcha del equipo, como al comienzo de cada marea. En este sentido, un barco sólo puede salir de puerto cuando, una vez comunicada su decisión de zarpar para desarrollar la actividad de la pesca, haya recibido el acuse de recibo de la dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura.

El objetivo final con toda una serie de exigencias en materia de control de la actividad de las flotas que contiene esta disposición se concreta, en definitiva, en conocer el volumen real de capturas como instrumento básico para diseñar una política de pesca. ■

V. M.

Pablo Abaunza, director del Centro Oceanográfico de Santander:

“El reclutamiento fue el ‘suficiente’ para que haya posibilidades de pesca”



Al fin, y tras años de penuria, parece que el stock de anchoa en el Cantábrico ofrece signos esperanzadores de recuperación. El reclutamiento habido este año no es como para tirar cohetes pero, como asegura Pablo Abaunza, director del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en Santander, ha sido el “suficiente” como para que se pueda pes-

car. El TAC aprobado por la UE fue de 15.600 toneladas, aunque el ICES sugirió que no superara las 6.000 toneladas. Los científicos ya están pendientes de la campaña de investigación que se realizará entre septiembre y octubre, puesto que con los resultados que se obtengan podrán saber cómo ha ido el reclutamiento de este año.



No es que se haya producido un crecimiento espectacular del reclutamiento (nuevos nacidos que entran a formar parte del stock), sino más bien discreto, “de fuerza media”, en palabras de Pablo Abaunza. Lo que ocurre es que, a pesar de que haya sido un reclutamiento discreto, *es lo suficientemente importante como para que haya posibilidades de pesca*, como comenta a MAR el director del Centro Oceanográfico del IEO en Santander, y, además, se ha roto una tendencia negativa que se prolongaba casi una década. En una especie de vida corta, como la anchoa, son normales las grandes fluctuaciones en su abundancia, ya que influye mucho el reclutamiento habido ese año. El descenso de un

año es normal, lo que ya no es normal es el descenso continuado del reclutamiento desde 2001 que se venía padeciendo en el caladero del Golfo de Vizcaya. El de 2004 fue particularmente desastroso.

Y esto, precisamente, es lo que más preocupaba a los científicos, el descenso continuado del reclutamiento. Y por ello alertaron del peligro de que colapsara el caladero y pidieron, en su momento, una mayor precaución en la gestión del mismo. Precaución que no se produjo, llevándose al caladero a una biomasa por debajo de las 21.000 toneladas, que es el límite establecido por los científicos por debajo del cual hay un peligro manifiesto de que colapse la especie, y que obligó a su cierre durante cinco años. Un peligro que, afortunadamente, parece haberse superado.

Así pues, si se produce un buen reclutamiento la población puede aumentar de forma espectacular; y si es malo, también puede disminuir de forma espectacular. En este caso, a un reclutamiento mejor que en ocasiones anteriores se ha unido unas buenas condiciones ambientales, lo que ha favorecido esta mejoría. Y en que se produjera esta mejoría ha influido también *el que no se haya pescado en estos cinco últimos años, ya que ha posibilitado un incremento de la población adulta, que siempre es importante a la hora de que se produzca un buen reclutamiento*.





Isidoro Mora

Con la conjunción de estos factores, la última campaña de primavera realizada por los científicos españoles y franceses arrojó una biomasa en el mar que rondaba las 52.000 toneladas, por encima de las 33.000 toneladas en que los científicos tienen establecido el límite biológico de seguridad de este caladero. Con estos resultados, y tal y como se informaba en el número anterior de nuestra revista, la Comisión Europea se lanzó a proponer un TAC de 15.600 toneladas (14.000 toneladas para España y 1.600 para Francia) desde el 1 de julio de este año al 31 de junio de 2011, antes de que se difundiera el informe científico del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), organismo asesor en materia pesquera de la UE. Dicho informe sugería un TAC de 6.000 toneladas para ese mismo periodo.

DISCREPANCIAS ICES Y CE

Pablo Abaunza, que pertenece al Comité de Asesoramiento del ICES y trabaja en los grupos de Revisión y en los de Elaboración de los Borradores de los Consejos Científicos, matiza esta diferencia entre lo que aconsejan los científicos y lo que finalmente deciden los gestores: *El ICES es un organismo científico y ofrece una valoración científica de lo que es el recurso, de las posibilidades de explotación, de los riesgos que hay en cada toma de decisiones... Pero no es un organismo gestor, que es el que tiene que decidir finalmente el TAC. Los científicos asumen un porcentaje de riesgo de un 5% a que la población disminuya por debajo de un límite que nosotros con-*

sideramos peligroso. Los gestores pueden considerar el abordar un riesgo mayor para salvaguardar un determinado aspecto social o económico entre las comunidades que se dedican a la pesca. Por ello esta disparidad.

El director del CO de Santander insiste en que el riesgo va a existir siempre, aunque estemos en el 5% que es el que asume el ICES. *Un mal año unido a una mala gestión podría dar lugar a una recaída de la población por debajo del límite de precaución.* Con el TAC aprobado finalmente estaríamos en un 18% de riesgo a que la población disminuya por debajo del límite considerado peligroso. Insiste Pablo Abaunza en que se está teniendo bastante precaución, porque los cálculos se realizan estimando un reclutamiento bajo para la próxima campaña, *por eso quizás la Comisión ha optado por ese TAC.*

Revisando situaciones pasadas, la cifra propuesta por la Comisión Europea parece contenida. Baste recordar los años previos al cierre del caladero, con unos reclutamientos desastrosos y la UE proponiendo unos TAC fuera de toda lógica, muy por encima de las capturas que estaban obteniendo los pescadores. El más llamativo fue el de 2005, en que los científicos aconsejaron cinco mil toneladas de TAC y la UE, con las presiones de España y Francia, lo elevó hasta las 30.000 toneladas. El resultado, también es conocido por todos: Cierre del caladero del Golfo de Vizcaya durante cinco años.

Con estos antecedentes, los políticos se han mantenido también más precavidos. Y es que el incremento ha sido aceptable pero no hay que confiarse. Hay que confirmar que se mantiene la tendencia. Por ello, los científicos ya están expectantes de cara a la próxima campaña, la que tendrá lugar entre septiembre y octubre. *En ella veremos cómo ha ido el reclutamiento de este año, lo que nos dará una visión de cómo será el año que viene. Hay interés en ver qué señal nos ofrece. No será una señal cuantitativa, porque aún tenemos algunas dudas a la hora de analizar los datos que nos ofrece esta campaña debido a la falta de una serie histórica, pero sí cualitativa. Si sale mucho sabremos que hay bastantes posibilidades de que todo vaya bien.*

El hecho de que se establezca un TAC a partir del 1 de julio, es decir, que los pescadores, si así lo estiman, puedan salir a faenar hasta cubrir sus cuotas o parte de ellas, no será relevante desde el punto de vista científico. Es de

suponer que las capturas más importantes ya no se registrarán hasta el próximo año.

PLAN DE GESTIÓN

El Plan de Gestión aún sigue sin entrar en vigor. Y no sólo porque lo previsto es que lo hiciera una vez que la biomasa superara los límites de precaución (como ha ocurrido ahora) (1), sino porque la Comisión Europea, debido a una serie de legalismos y la aprobación de nuevas leyes, no lo ha aprobado todavía, ni ha sido aún completamente valorado por el ICES. Así pues, se sigue a la espera de que este Plan, que fue consensuado por políticos, pescadores y científicos, sea aprobado finalmente por el Parlamento Europeo. Uno de los principales objetivos es que, a partir de ese momento, no se esté al albur de las decisiones de los políticos, más pendientes de quedar bien con determinados sectores que de favorecer realmente la pesquería, como lo atestiguan decisiones pasadas.

De todas formas, el responsable del IEO en Santander señala que, de haber estado en vigor dicho Plan, el TAC obtenido hubiera sido un poco menor que el aprobado, pero no mucho, *estaríamos por esas cifras*.

El cierre al que se ha visto sometido el caladero, por ni siquiera tener en cuenta las cifras solicitadas por los científicos y desoír sus advertencias, está muy reciente. Los primeros interesados en que el caladero no vuelva a pasar por la incertidumbre y vicisitudes vividas estos últimos años son los propios pescadores, por lo que estarán muy atentos a que se cumplan escrupulosamente las cuotas asignadas. *En el Comité Consultivo Regional del Sur, todas las cofradías convinieron en hacer un exhaustivo seguimiento de las pesquerías de anchoa. Hay, por parte de todos, una concienciación de que se realice un buen control todo lo que se pesque.*

Como en muchas otras especies, tras el maltrato a los hábitat marinos y la sobrexplotación de las poblaciones de peces, todo apunta a que no se volverán a alcanzar las extraordinarias capturas de los años 60, en las que se rondaban las 80.000 toneladas. Pero, al menos, lo que se procura ahora es que se pueda garantizar mínimamente una actividad pesquera que representa una sustancial fuente de ingresos para los pescadores del Cantábrico. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Isidoro Mora

Decrece la producción ACUÍCOLA MARINA

En el informe que la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España elabora anualmente sobre la situación de la acuicultura marina en España se detecta una desaceleración de la producción, que la patronal califica de "preocupante" al compararla con los datos obtenidos en años anteriores. Según el citado informe, en el año 2009 el volumen de la producción de peces marinos fue de 48.440 Tm, lo que supuso un incremento de 10,8 por ciento respecto a 2008; cifra considerada "escasa" por APROMAR ya que, a principios de la década, se registraron incrementos anuales medios del 20 por ciento. Las estimaciones previstas para el 2010 indican que la producción caerá casi un uno por ciento.



La Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos en su tradicional informe anual sobre "La acuicultura marina de peces en España 2010" da muestra de la situación en la que se encuentra el sector, comparándola con la de años anteriores y las previsiones para éste. Según APROMAR, este estudio es importante para conocer el estado de la actividad y apoyar su desarrollo sostenible. Va dirigido no sólo a los empresarios sino también a las administraciones públicas, a los políticos, a los medios de comunicación, a profesionales, estudiantes y a la sociedad en general.

En el año 2009, el volumen alcanzado por la producción de peces marinos en España fue de 48.440 Tm, con un valor en primera venta de 224 millones de euros. Por especies destacan la dorada (23.690 t), la lubina (13.840 t), el rodaballo (8.320t) y la corvina (1.660 t).

La tasa de crecimiento correspondiente al pasado año supera en 2,5 puntos porcentuales la cifra de +8,3 por ciento alcanzada en 2008. Las previsiones hechas por APROMAR indican que este año se detectará un descenso en la producción del -0,9 por ciento.

En cuanto al valor de las producciones, la facturación total en primera venta resultante de la comercialización de los pescados de crianza ascendió en 2009 a 223,6 millones de euros, lo que supuso un aumento interanual del 2,6 por ciento. Los productos de la acuicultura marina tuvieron un valor medio ponderado de 4,62 euros por kilogramo en 2009, un 7,2 por ciento menos que el registrado el año anterior.

ESPECIES AL ALZA Y A LA BAJA

La producción de dorada sufrió una caída interanual del 1 por ciento en 2009, algo que nunca había pasado con esta especie y que volverá a repetirse en el 2010, con una previsión de caída cercana al 2,6 por ciento.

Sin embargo, la producción de lubina creció un 40,7 por ciento durante el pasado ejercicio. Crecimiento que contrasta con el comportamiento negativo del 6,1 por ciento del 2008. No obstante, se prevé que tenga caídas cercanas al 10 por ciento en este año.

En la misma línea se sitúa el langostino que aumentó su producción en 2009 un 17,5 por ciento respecto al año anterior pero que mantiene unas perspectivas a la baja del 14,9 por ciento en el 2010.



No ocurrirá así con el rodaballo, que aumentó su producción un 5,7 por ciento en 2009, manteniendo una tendencia positiva este año, con una previsión de crecimiento del 1,2 por ciento. Algo parecido ocurre con la corvina que registró un aumento de la producción del 28 por ciento en 2009 y se prevé un crecimiento del 90 por ciento en el presente ejercicio. También subirá la producción del lenguado un 27,7 por ciento.

La anguila, que experimentó en el 2009 un crecimiento del 8,5 por ciento, mantendrá una producción estable en el 2010.

El cultivo de dorada se da mayoritariamente en la Comunidad Valenciana, Murcia y Canarias donde también se producen corvina y lubina.

La región andaluza produce lubina, anguila, lenguado así como la totalidad del langostino de acuicultura. La Comunidad Valenciana lidera la producción de anguila mientras que Galicia es la máxima productora en España de rodaballo y besugo.

El número de instalaciones se ha reducido un 14 por ciento en los dos últimos años

MENOS INSTALACIONES

La acuicultura española, como ocurre en otros sectores, está sufriendo de cerca la crisis. Según el informe de APROMAR, en los dos últimos años el número de instalaciones marinas ha descendido un 14 por ciento, pasando de 144 granjas operativas en el año 2007, a 135 en 2008 y a 124 en 2009.

Las perspectivas para el 2010 no son mucho más halagüeñas, ya que es probable que siga decreciendo su número, dadas las dificultades que atraviesa el sector.

Curiosamente, ha aumentado el número de granjas por empresa debido al proceso de concentración empresarial que está produciéndose en los últimos años.

De las 124 granjas operativas en el 2009, 16 son criaderos o "hatcheries". La mayor parte se localizan en Andalucía y Galicia.

Los centros de preengorde, donde se realiza una actividad intermedia entre el criadero y la crianza, se mantienen en 14. Andalucía es también la Comunidad donde se encuentran



La restricción del crédito y la caída del consumo están frenando el crecimiento del sector



más plantas de este tipo, contando incluso con una para langostinos.

Finalmente, el número de granjas de engorde activas en nuestro país asciende a 94. De ellas, 54 son viveros flotantes y 40 son plantas construidas en tierra firme.

El informe anual de la organización explica que en las instalaciones de cría existentes se produjeron en el año 2009 un total de 69,3 millones de alevines, lo que representa una caída interanual del 26,5 por ciento.

Los peces de crianza españoles consumieron un total de 99.7070 toneladas de pienso en 2009, lo que supone una caída del 4,4 por ciento.

PREVISIONES A LA BAJA

Desde APROMAR se estima que la producción de peces marinos descenderá casi un uno por ciento respecto al año pasado. Según el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro, la crisis económica reflejada, tanto en la restricción del crédito como en la caída del consumo, es la causa del freno que está sufriendo nuestra acuicultura.

De hecho, las previsiones que Administración y empresarios se habían marcado para alcanzar las 100.000 Tm de peces marinos en 2015, se están revisando a la baja. Para Martín Fragueiro una estimación “realista” rondaría en estos momentos las 70.000 Tm. Según el secretario general del Mar estamos en una “fase de transición” donde las previsiones de 100.000 Tm para el 2015 serán muy difíciles de alcanzar.

El descenso llama más la atención cuando comparamos los datos de varios años. Mientras que en el año 2004 se alcanzaron unas cifras entre 25.000 y 26.000 Tm, creciendo a un ritmo muy rápido hasta las 48.000 Tm del año 2009. Las previsiones hasta ahora eran duplicar la producción en los próximos seis años. Algo que no se podrá alcanzar ya que, debido a la crisis, “el acceso al crédito está más restringido y las inversiones que deben hacerse en acuicultura son muy importantes, a pesar de recibir ayudas de la UE”, ha dicho Fragueiro.

Pese a ello, el secretario general del Mar se muestra optimista y considera que el sector tiene buenas perspectivas de desarrollo “no hay que pensar sólo en las especies tradicionales como lubina, dorada o rodaballo y

PRODUCCIÓN DE PESCADOS MARINOS DE CRIANZA EN ESPAÑA

	2008	2009	2010
DORADA			
Andalucía	2.430 / 10%	3.280 / 14%	3.490 / 15%
Canarias	4.810 / 20%	3.460 / 15%	3.550 / 15%
Cataluña	1.650 / 7%	1.240 / 5%	1.000 / 4%
Murcia	5.480 / 23%	6.510 / 27%	5.730 / 25%
C. Valenciana	9.560 / 40%	9.200 / 39%	9.500 / 41%
TOTAL	23.930	23.690	23.070
Variación %	7,2	-1,0	-2,6
Precio €/Kg	3,66	3,75	
LUBINA			
Andalucía	2.210 / 22%	3.050 / 22%	3.200 / 26%
Canarias	3.990 / 41%	4.450 / 32%	3.900 / 32%
Cataluña	520 / 5%	540 / 4%	330 / 3%
Murcia	1.510 / 15%	4.100 / 30%	2.560 / 21%
C.Valenciana	1.610 / 16%	1.700 / 12%	2.300 / 19%
TOTAL	9.840	13.840	12.290
Variación %	-6,1	40,7	-11,2
Precio€/Kg	5,08	4,53	
RODABALLO			
Cantabria	280 / 4%	250 / 3%	250 / 3%
Galicia	7.510 / 95%	8.070 / 97%	8.170 / 97%
País Vasco	80 / 1%	0 / 0%	0 / 0%
TOTAL	7.870	8.320	8.420
Variación %	29,4	5,7	1,2
Precio €/Kg	8,31	6,77	

Dorada y lubina siguen siendo las especies más producidas en nuestro país

en otras habituales como besugo, lenguado, langostino o corvina, sino en otras menos comunes”

Fragueiro es consciente de las dificultades que tienen los empresarios para acceder al crédito y financiar sus proyectos. Por ello, defiende la política que se está llevando a cabo desde el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y la UE, respecto a las concesiones de ayudas directas contempladas tanto en los planes nacionales de cultivos marinos como en créditos participativos dotados con más de 21 millones de euros en tres años. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ



Percebeiras de A Guarda y Baiona crean una empresa para comercializar el crustáceo



PERCEBE, de la roca a la mesa en lata

Un grupo de veintisiete percebeiros de la Cofradía de Pescadores de Baiona y A Guarda han creado una empresa para comercializar percebe enlatado al natural y patés de percebe. La transformación del crustáceo añade valor a un producto de menor calidad (denominado percebe “de sombra”) con poca salida comercial en lonja que ahora en su nuevo formato, al ser distribuido a través de tiendas especializadas en productos delicatessen, está disponible todo el año y en toda la geografía española. Esta iniciativa empresarial es el resultado de un proyecto que se inició hace un lustro y ha contado con el apoyo económico de fondos de las administraciones regional, nacional y europea y con el asesoramiento de expertos de Anfaco y del Cetmat.

El inicio de esta emprendedora apuesta se remonta al año 2004 cuando la agrupación buscaba soluciones para resolver el problema que suponía la invasión del percebe largo o “de sombra” en buena parte del litoral gallego. Esta variedad —más alargado y blando por contener mucha agua— al no tener la misma calidad y durar menos tiempo fresco es menos apreciado por los asentadores y, por tanto, su precio en lonja es inferior. Por esta circunstancia, se ha dejado en la roca y se ha ido extendiendo por todo el litoral invadiendo incluso las zonas donde se produce el percebe de calidad. Para atajar la invasión había que extraerlo realizando un trabajo duro y peligroso sin rentabilidad económica ya que su precio en primera venta es muy bajo y a menudo ni se llevaba a la lonja.

Con este objetivo se llevó a cabo el proyecto “Regeneración de Bancos de Perce-

be” que fue subvencionado por la Fundación Océano Vivo para determinar la tipología del crustáceo y la causa de su proliferación. Estas acciones consiguieron establecer un vínculo en el colectivo que desde entonces ha buscado el aprovechamiento de este percebe largo que ahora sale al mercado enlatado al natural y transformado en paté.

En 2007 la agrupación de percebeiros de las cofradías de Baiona abrió el proyecto a las agrupaciones de A Guarda, y Bueu. Las tres agrupaciones, asesoradas por personal técnico, presentaron ante el entonces Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación un proyecto que buscaba distintas vías para aprovechar tanto este tipo de percebe con poca salida comercial en fresco que estaban abocados a extraer como los descartes del producto de calidad. El proyecto obtuvo una subvención de 73.428 euros que costearon los trabajos realizados por los expertos de Centro Técnico Nacional de Consevación de Productos de la Pesca (Anfaco Cecopesca) de Vigo durante un año para elaborar recetas de paté. También se elaboraron recetas para realizar pastel de percebe, pero en esta primera etapa de la empresa no se ha considerado oportuna la comercialización de este producto.

Con las recetas de estos productos derivados del crustáceo, el tercer paso dado, como señala la presidenta de la agrupación de Baiona y administradora de la empresa

Mar de Silleiro, Susana González, fue, primero, estudiar la viabilidad de crear una empresa que resultara económicamente rentable para comercializar el paté y el percebe natural enlatado; segundo, analizar el mercado para determinar la demanda de este tipo de productos; y, tercero, evaluar el recurso en las tres agrupaciones con el objeto de establecer volumen de percebe necesario para abastecer el mercado de estos productos. Además, los productores querían saber a qué se debe la invasión del percebe “de sombra” que se ha venido produciendo a lo largo del litoral y en qué estado se encuentra el percebe de calidad. Con este objetivo acudieron a la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos de Galicia con un proyecto para estudiar estos tres ámbitos empresariales que fue subvencionado con 175.000 euros.

Los análisis se desarrollaron por los técnicos del Centro Tecnológico del Mar (Cetmar) durante el 2008 y 2009 y mostraron que era viable la creación de una empresa. El tipo de empresa más viable, según los expertos, es la Sociedad Limitada, puesto que agiliza la toma de decisiones respecto del la otra opción barajada: la sociedad cooperativa.

En cuando a la recepción de los consumidores de estos productos elaborados del percebe, los estudios de mercado han mostrado que tiene cabida pero al ser un producto caro tiene que ir dirigido

Las agrupaciones de percebeiros se involucran en la transformación y comercialización del producto





EL CANGREJO CON LA CABEZA PEGADA A LA ROCA

Este crustáceo marino cilíndrico se desarrolla sujeto a las rocas en zonas acantiladas. En nuestro litoral se encuentra únicamente en la zona atlántica más acantilada. Su extracción es una tarea dura y arriesgada ya que crece sobre rocas más batidas por el oleaje durante las dos mareas vivas del mes —entre ocho y diez días—. El percebe se compone del pedúnculo y el capítulo; este último, a su vez, consta de rostro, escudo, tergo y carena (ver foto).

Su carne es comestible y muy apreciada, pero su calidad no depende ni de la longitud ni del grosor del péndulo, puesto que estas medidas dependen del lugar donde está adherido el percebe (más grueso y corto donde más bate el agua).

Este crustáceo cirrípedo, que se alimenta por filtración, habita en la zona intermareal (franja de rocas que queda al descubierto en las bajamares), y en las zonas infralitoral (franja próxima a la superficie, pero que no queda al descubierto en las bajamares). Los ejemplares adheridos en esta zona prácticamente inaccesible—está prohibido extraer percebe usando equipos de buceo— actúan como reserva reproductora expulsando miles de huevos que serán los futuros crustáceos recubrirán las rocas superiores. De acuerdo con los expertos, una vez fijados los nuevos percebes al sustrato tardarían medio año en alcanzar tamaño comercial, si se considera éste como una longitud del ancho de la uña o capítulo de 2,5 centímetros.

La especie a la que pertenece el percebe gallego se produce también en costas de Francia, Marruecos y Portugal. A nuestras lonjas y mercados llega crustáceo procedente principalmente de Marruecos y Canadá, aunque este último es una especie diferente. De acuerdo con científicos el canadiense no sabe igual al ser una especie diferente. En el caso de percebe procedente de Marruecos, según los expertos, su carne sabe diferente al gallego al desarrollarse en aguas más cálidas.

al mercado de productos selectos tipo gourmet.

En lo relativo al estado del percebe, se ha realizado el estudio más completo de este recurso hasta la fecha creando un mapa que muestra la calidad del percebe en cada zona en las que extraen el crustáceo las tres agrupaciones. Pero los análisis del estudio no son concluyente en cuanto a si el percebe alargado es el mismo tipo que el de calidad. Aunque muestran que la proliferación percebe alargado se debe a que no se ha extraído por no ser rentable. Y, como consecuencia, este tipo de crustáceo desovaba y se ha ido extendiendo por todo el litoral. El estudio concluye que la solución al problema es extraerlo y comercializarlo. Para ello, las agrupaciones de percebeiros.

De acuerdo con las investigaciones realizadas desde el Cetmar, las tres agrupaciones podrían extraer de este percebe largo entorno a 10 toneladas anuales. A esta cantidad se añadiría las 2 o 3 toneladas anuales de descartes que se producen del crustáceo de calidad. La cantidad final sería el producto necesario para abastecer la demanda de mercado que se pueda producir en la etapa inicial de



J.M.S.

los dos variedades comercializadas: al natural y paté.

Para su comercialización y venta, las dirigentes de Mar de Silleiro ya han asistido a ferias alimentarias y a salones de gourmet para dar a conocer su producto y buscar distribuidores. También distribuirán sus productos a través de internet en la página web que la empresa está creando.

MAR DE SILLEIRO

Las conclusiones del proyecto sobre la gestión integral del percebe mostraron que la solución al problema creado por la invasión de la variedad de menor calidad en todo el litoral era su extracción. Para sacar partido a esta labor se constituye la empresa Mar de Silleiro S. L. que permite a los percebeiros jugar un papel importante en la cadena productiva desde la extracción a la manipulación y la comercialización de los productos elaborados y, de esta manera, tener mayor control sobre la sostenibilidad de la pesquería y del futuro de su trabajo.

La empresa ha sido creada en el marco del Grupo de Acción Costera Ría de Vigo-La Guardia que ha aportado ayudas para la compra tanto de material mobiliario, maquinaria vehículo para transporte como para los gastos derivados de la imagen de marca. Estos Grupos im-

pulsados desde Bruselas para ayudar el desarrollo de las zonas costeras dependientes de la pesca son una herramienta indispensable para afrontar los primeros pasos de retos empresariales de este tipo.

La constitución de la empresa es el resultado de un proceso de profesionalización de una agrupación —formada mayoritariamente por mujeres— que en menos de una década ha aprendido a controlar el recurso reduciendo el número de horas de trabajo y la cantidad de percebe que extraen para incrementar su precio en primera venta. Estas circunstancias han reducido el número de accidentes laborales y también han permitido controlar el furtivismo, aunque no extinguirlo ya que en Baiona éste está enquistado en el mismo cabildo del pósito como se desprende de las numerosas denuncias puestas contra alguno de sus miembros. Ahora, al implicarse en el proceso de manipulación y comercialización, estos productores, a través de esta empresa, dan un paso importante en su objetivo de conseguir un futuro sostenible tanto para las personas que viven de esta pesquería como para la pesquería. ■

Texto: J. M. Salamanca

Fotos: Miguel Muñiz



Galicia impulsa el consumo de CONSERVAS DE PESCADO

La Consellería del Mar de Galicia y la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Mariscos-Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca (ANFACO-CECOPECA) se han comprometido a trabajar juntos para impulsar el consumo de conservas de pescado y marisco y promover al sector de la conservación y la transformación de productos pesqueros, que genera en la Comunidad gallega cerca de 12.000 empleos directos, facturando más de mil millones de euros al año. El convenio de colaboración estará vigente hasta el 31 de diciembre del 2011, con posibilidad de prórroga si ambas partes lo desean.



Ana Díaz

El acuerdo de colaboración firmado por la consellera del Mar gallega, Rosa Quintana, y el secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Marisco, Juan Manuel Vieites, contempla varios tipos de acciones encaminadas a explicar los beneficios nutricionales que tienen las conservas de pescado y marisco. Además, se pretende incrementar el consumo de estos productos entre los niños; dar a conocer las principales especies que se utilizan en la elaboración de conservas y hacer más atractiva la compra y el consumo de estos alimentos.

La Consellería del Mar llevará a cabo una campaña de promoción de las conservas de pescado y marisco entre los niños, participará en ferias gastronómicas en las que se repartirán recetarios de cocina. También se realizarán degustaciones de platos elaborados a base de conservas por cocineros de renombre, en restaurantes de varias ciudades españolas.

Tanto Rosa Quintana como Juan Manuel Vieites han explicado que el convenio no está dotado económicamente pero las partidas para las actividades de promoción ascienden a 180.000 euros y para las campañas escolares a 120.000 euros.

La consellera del Mar gallega precisó que las acciones encaminadas a fomentar que los niños coman bocadillos de conservas de pescado y marisco comenzarán en este curso escolar, mientras que el concurso para elaborar el recetario está abierto y las negociaciones con grandes restaurantes de Madrid, Barcelona y Valencia "ya están en marcha".



La industria conservera y de transformación de productos pesqueros genera en Galicia 12.000 empleos directos

Laura Gómez

Rosa Quintana afirmó que Galicia puede competir en calidad con cualquier país del mundo, insistiendo en que en la Comunidad se trabaja única y exclusivamente por la calidad, respetando escrupulosamente los Reglamentos Técnicos Sanitarios. La consellera del Mar gallega aseguró sentirse “orgullosa de lo que estamos haciendo en el sector de la conserva” agradeciendo a ANFACO su disposición y colaboración para elaborar las líneas de actuación de este protocolo.

Una comisión paritaria, formada por representantes de la Xunta y de ANFACO, controlará el impacto de las actividades promocionales y la penetración de las conservas.

Para el secretario general de ANFACO, Juan Manuel Vieites, las acciones irán especialmente dirigidas a los consumidores jóvenes y a los niños. Además, ha señalado que “hay que desarrollar estrategias para competir eficazmente con productos importados del sudeste asiático y que entran en la Unión Europea sin cumplir las normas”.

En este sentido ha subrayado que los conserveros apuestan por los mejilloneros gallegos y señaló que “entre el 40 y el 50 por ciento de la producción contiene moluscos de las rías”.

FOMENTAR LA I+D+I EN EL SECTOR

Desde el departamento que dirige Rosa Quintana se está “mimando” al sector conservero gallego para que siga liderando el mercado internacional. En una visita reciente a la em-

presa Pescamar de Poio (Pontevedra), la conselleira del Mar gallega reiteró su compromiso para trabajar a favor del sector conservero y transformador como parte fundamental de la línea de futuro del sector marítimo-pesquero y de la cadena mar-industria.

Quintana destacó la importancia de “saber adaptarse a los cambios, asumirlos y especializar los contenidos de las tareas”. En este sentido hizo hincapié en que el futuro del sector pasa en buena parte por la implantación y aplicación de actividades de I+D+i (investigación, desarrollo e innovación) y por el desarrollo de nuevos productos con el fin de llegar a todos los mercados y adaptarse a las nuevas tendencias de consumo.

Una de las actuaciones más importantes que la Consellería del Mar gallega ha llevado a cabo en el sector ha sido la reactivación del Plan Estratégico de la Conserva, que marcará un camino a seguir en la industria de la transformación para procurar su viabilidad y equilibrio. Según la titular del departamento “la intención de esta reorientación es mantener el liderazgo mundial del sector conservero gallego de cara a 2013”

A través de este Plan, la Consellería del Mar busca incrementar el valor añadido de la producción, consolidar las estructuras empresariales existentes y el liderazgo en los mercados locales e internacionales.

El Plan está destinado a un colectivo empresarial que se encuentra en una situación económica difícil y que es clave en la cadena mar-industria en Galicia. Para Rosa Quintana la importancia de este proyecto es que el propio sector ha participado en su elaboración.

El sector conservero gallego representa el 80 por ciento de la producción nacional, aproximando su volumen de negocio a los 1.000 millones de euros anuales y dando empleo directo a más de 12.000 personas, de las que casi el 80 por ciento son mujeres.

Según Quintana, el papel que juega la mujer en este sector es indispensable; por lo que hay que revalorizarlo y avanzar en su desarrollo. En este sentido, la Consellería del Mar gallega llevará a cabo una línea de trabajo con el fin de fomentar la contratación indefinida de la mujer en el sector y la formación, al tiempo que promoverá la igualdad y la conciliación de la vida laboral y familiar. ■

ANA DÍAZ

La campaña quiere dar a conocer las ventajas y propiedades nutritivas de las conservas de pescado y marisco

Realizado por la OIT, la OMI y la Secretaría General del Mar

Seminario de formación pesquera en GUINEA BISSAU

El 4 y 5 de Agosto se celebró en la capital de Guinea Bissau, en el marco del Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero (INT/07/16M/SPA), el primer seminario de formación pesquera organizado conjuntamente por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Secretaria General del Mar de España.



El objetivo del seminario era discutir e implementar el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros, 1995 (STCW-F) en Guinea Bissau, y el tipo de asistencia técnica que puede facilitar la OMI y la OIT al Gobierno de este país, para avanzar en la ratificación e implementación del Convenio.

Así mismo, el seminario era una oportunidad para constatar el nivel de entrenamiento de los pescadores, el estado de las instituciones de entrenamiento pesquero, el estado de los buques y las instalaciones portuarias.

El seminario se realizó en el barco de entrenamiento pesquero "INTERMARES" perteneciente a la Secretaría General del Mar de España. Este buque de cooperación, botado en el año 2009, tiene como objetivo difundir conocimientos y proporcionar formación pesquera a distintos niveles, mediante el

desarrollo a bordo de campañas de aprendizaje teórico y sesiones de entrenamiento práctico, en todas aquellas materias relacionadas con la actividad extractiva y de transformación -desde la captura hasta la distribución de los productos de la pesca.

La actividad de formación tuvo dos sesiones de un día de duración cada una. La primera dirigida al Consejo Nacional de Dialogo Social de la pesca de Guinea Bissau (CNDSP), que sirvió además para renovar sus cargos, y en donde se presentó a los participantes tripartitos, los contenidos del Convenio 188 de la OIT sobre Trabajo en el Sector Pesquero, 2007 (C188 2007) y del STCW-F. En total 24 representantes entre delegados de autoridades pesqueras, marítimas, educativas, empresas pesqueras y asociaciones de pescadores y armadores, asistieron a esta primera sesión de formación.

El segundo día se enfocó exclusivamente a funcionarios del Gobierno de Guinea Bissau (Ministerio de Pesca, Marina

ENTIDAD	MIEMBROS	INSTITUCIÓN / ORGANIZACIÓN
Gobierno	Paulino Jorge Cabral Duarte Barbosa	FISCAP APGB
Empleadores	Adriano Fernandes António A. Cabral	ANEP ANAPA
Trabajadores	Arlindo Peti (Presidente) João Cá	ANAPA (Pesca Artesanal) SINAMAR (Pesca Industrial)

Mercante, Educación, Economía y profesores de la Escuela de Formación de Bolama). En esta actividad se explicó más en detalle el convenio STCW-F y los documentos de soporte para la implementación del convenio, tales como: el Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir como guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros; el código de seguridad para pescadores y buques pesqueros; las guías voluntarias FAO/OIT/OMI para el diseño, construcción y equipamiento de buques pesqueros pequeños; el curso modelo OMI 1.33, Seguridad en las operaciones de pesca; el curso modelo OMI 7.05, Patrones de barcos pesqueros; el curso modelo OMI 7.06, Oficial de guardia en barcos pesqueros, y el curso modelo OMI 7.07, Jefe y segundo oficial de maquinas en barcos pesqueros.

Este seminario, sirvió además, para que los funcionarios de la OIT y de la OMI vieran sobre el terreno las potencialidades del buque Intermares para la futura implementación del Convenio STCW-F, teniendo en cuenta que el barco posee capacidad para albergar a 48 alumnos y 10 profesores, y que tiene un barco auxiliar con el que se pueden practicar todos los tipos de pesca.

El seminario fue inaugurado por el Director General de Pesca D. Paulo Baranção, el representante de la Embajada de España D. Pablo Tejera, el Cmte. Carlos Rosado de Rosales Director General de la Marina Mercante, el Presidente del CNDSP D. Avelino Cabral, el Oficial Técnico y responsable de la formación y entrenamiento del personal de la OMI D. Milton Baron y el Coordinador del Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero de la OIT, D. Pablo Xandri.

Para el Director General de Pesca, D. Paulo Baranção, el seminario significó la oportunidad de abordar de forma completa y con un amplio apoyo social, la mejora del sector desde el punto de vista de que tipo de formación y titulaciones son necesarias para que en Guinea Bissau pueda haber las inversiones internacionales, necesarias para desarrollar el sector pesquero nacional, a semejanza de cómo lo ha hecho Marruecos, Mauritania o Senegal.

Por su parte, el Coordinador del Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero de la OIT, destacó la complementariedad de estos dos Convenio internacionales OIT/OMI para que el sector sea competitivo y a su vez tenga unas condiciones de Trabajo Decente.

A modo de conclusión, los participantes tripartitos convinie-

ron en que este seminario marca el camino para la mejorar de los recursos humanos del sector pesquero. Así mismo, acordaron la importancia de ratificar por Guinea Bissau el C188 2007 y el STCW-F 1995. Los participantes manifestaron que los nuevos cursos modelo OMI para el personal de buques pesqueros y sus programas de capacitación estructurados son de gran utilidad para su país y deben de ser implementados lo antes posible en Guinea Bissau, siendo un paso efectivo para la implementación del Convenio STCW-F 1995.

Todas las autoridades gubernamentales coincidieron en la necesidad de la ratificación inmediata del convenio de formación STCW-F, 1995, con el fin de mejorar los estándares de formación y entrenamiento de los pescadores de Guinea Bissau.

El seminario dejó como recomendación establecer un mecanismo de cooperación técnica, en el cual el gobierno de España pueda facilitar de nuevo el buque "INTERMARES" y la OMI proveer los instructores para dar cursos de entrenamiento a pescadores, facilitando la implementación del Convenio STCW-F, 1995. ■



Autores: Pablo Xandri, Coordinador, Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero. Organización Internacional del Trabajo (OIT). Marcela Cárdenas, Encargada de Prensa Oficina de la OIT para España.

El parlamento aprueba La REFORMA LABORAL

Dos años de negociaciones, en el marco del Diálogo Social, un Real Decreto aprobado por el Gobierno, y tres meses de trámite parlamentario, han concluido con la aprobación del texto definitivo de la reforma del mercado de trabajo con rango de Ley.



Zapatero y Corbacho, con los máximos responsables sindicales y empresariales.

En el mes de abril del año 2008, Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración, acompañado de su equipo directivo, se sentó con empresarios y sindicatos para consensuar acuerdos y hacer frente a la crisis económica y el desempleo. Arrancaba el Diálogo Social.

Previamente, una de las primeras acciones del Gobierno fue aprobar una serie de

“Con la reforma laboral nos situamos más cerca de Europa”. (Rodríguez Zapatero)

“Medidas Urgentes de Impulso a la Actividad Económica. El ministerio de Trabajo e Inmigración presentó un Plan Extraordinario de Orientación, Formación Profesional e Inserción Laboral, en el que se contemplaba la contratación de 1.500 orientadores profesionales para prestar una atención personalizada a los desempleados y llevar a cabo una prospección en empresas con el fin de conocer sus necesidades de empleo.

INICIOS

En el mes de abril del año 2008, gobierno, sindicatos y empresarios marcaron la hoja de ruta del diálogo. Tres meses después suscribieron un La Moncloa, en presencia del presidente Rodríguez Zapatero, un documento titulado “Declaración para el impulso de la economía el empleo, la competitividad y el diálogo social”. Durante la anterior legislatura los agentes socia-



“Uno de los objetivos es establecer límites más estrictos para los contratos temporales”. (Celestino Corbacho)

les firmaron 20 acuerdos en el marco del Diálogo Social, lo que hacía presagiar ciertas esperanzas.

El secretario general de UGT, Cándido Méndez, aseguró que “la firma de este documento demuestra el compromiso de las tres partes de arrimar el hombro para compartir los esfuerzos de manera equilibrada ante la crisis, la primera que se produce desde el ingreso en la Unión Europea y que

ahora se aborda desde el diálogo social y no desde la confrontación”.

Por su parte el entonces secretario general del CC.OO. José María Fidalgo hizo énfasis en que el documento era abierto y, por lo tanto, no se veta ningún tema de negociación. También destacó la importancia de “mantener un diálogo reforzado con sindicatos y empresarios en materias novedosas, tales como las políticas de infraestructuras, industriales, energéticas, de I+D+i, sanidad, educación, vivienda o mejora de la competencia, así como eficiencia de las administraciones públicas.

Gerardo Díaz Ferrán, presidente de la CEOE hizo referencia a los problemas de financiación que atraviesan las medianas y pequeñas empresas y ofreció la colaboración leal de los empresarios para tratar todos los temas de manera abierta.

NEGOCIACIONES

Inmediatamente el Gobierno creó la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social en la que estaban representados los agentes sociales y directivos del departamento de Trabajo. Concretamente, la secretaria general de Empleo, Maravillas Rojo, y el secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado. En varias ocasiones se incorporó el propio ministro Celestino Corbacho. Las reuniones fueron innumerables. En varias ocasiones el presidente del



Comisión de Seguimiento del Diálogo Social. En la fotografía, Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo, Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, y Alfonso Morón, director del Gabinete para el Diálogo Social.



El presidente del Gobierno, junto a los ministros de Economía, Trabajo e Industria, posan en La Moncloa con los agentes sociales.

Gobierno tomó las riendas para impulsar un acuerdo que se encontraba atascado en algunos temas, tales como el despido objetivo y la rebaja de las cuotas empresariales a la Seguridad Social.

Pasaron los meses, celebrándose más de una veintena de reuniones. El Gobierno creó, en el seno del Ministerio de Trabajo, el Gabinete para el Diálogo Social, que reportaba directamente al titular del departamento, y a cuyo frente nombró a Alfonso Morón, inspector de trabajo y con una larga trayectoria en los ámbitos laborales y empleo.

EL CONGRESO APRUEBA LA LEY

Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, el Consejo de Ministros aprobó, en el mes de mayo de este año, un Real Decreto y, a continuación, lo remitió al Parlamento para ser discutido y para que adquiriese rango de Ley.

El jueves 9 de Septiembre, el Congreso de los Diputados aprobó el texto definitivo de la Ley de Medidas Urgentes de Reforma del Mercado de Trabajo.

El presidente del Gobierno manifestó que “con la reforma laboral nos situamos más cerca de Europa”. También indicó que no va a hacer falta un plan B de recortes, pues el ritmo de reducción del déficit se

está cumpliendo, por lo que estado de bienestar no está en peligro en este país si hacemos las reformas que estamos haciendo y las aplicamos de forma eficaz. Además, recordó el aumento del 40 por ciento del gasto social en su anterior legislatura.

Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración, tras indicar que “es la reforma que necesita nuestro país en este momento de salida de la crisis para generar confianza y adaptar nuestro modelo de mercado laboral a los desafíos del futuro,

-subrayó- que “la nueva Ley aspira a incrementar la productividad de la economía española y a mejorar la competitividad de nuestras empresas”.

RADIOGRAFÍA

Los aspectos más destacados de la Ley son, entre otros, los siguientes:

- Fomento del empleo. Se generaliza el contrato indefinido de fomento del empleo que conlleva una indemnización de 33 días por año trabajado en caso de despido.
- Despido objetivo. Las causas económicas para el despido objetivo, de 20 días de indemnización, podrá justificarse por pérdidas “actuales o previstas” o la disminución persistente del nivel de ingresos”.
- Desempleo parcial. En este caso el paro cobrado se calculará por horas y no por días, de manera que el porcentaje de la prestación consumida sea equivalente al de reducción de jornada.
- Formación. Se reduce de 100 a 30 días el periodo en el que una persona que se queda en paro esté exenta de la obligación de acudir a cursos de formación profesional.
- Absentismo laboral. Se simplifica el despido por absentismo laboral y se rebaja del 5 por ciento actual al 2,5 el índice de absentismo total que necesita una empresa para poder despedir por causas objetivas a un trabajador

con faltas reiteradas al trabajo (el 20 por ciento en dos meses seguidos).

- Contrato temporal. Para desincentivarla, se aumenta de manera paulatina las indemnizaciones por fin de contrato, actualmente en 8 días, por año trabajado, hasta los 12 a partir de 2015.
- Prestaciones. Para aquellos trabajadores que pueden cobrar parte de su salario en especie, como ocurre con las empleadas de hogar, se establece la garantía del cobro del salario mínimo interprofesional, fijado en 633 euros para este año.
- Bonificaciones. Aumentan las bonificaciones empresariales hasta 1.400 euros durante tres años si contratan de forma indefinida, especialmente a mujeres, a jóvenes, a mayores de 45 años o a colectivos con dificultades de encontrar un puesto de trabajo.
- La reforma establece también que a los trabajadores que encadenen contratos durante 3 años, con posibilidad de 12 meses más, no se les exija que obligatoriamente deban estar en el mismo puesto de trabajo para hacerlos fijos.

A los trabajadores que encadenen contratos durante tres años, no se les exigirá que obligatoriamente deban estar en el mismo puesto de trabajo para hacerlos fijos

REFORMAS

Desde la llegada de la democracia en España se han llevado a cabo 15 reformas que afectan al mercado de trabajo.

La primera se produjo en el mes de octubre del año 1977, conocida como Pacto de la Moncloa, que fue suscrita por todos los partidos políticos con representación parlamentaria y también contó con el apoyo de CC.OO. y el rechazo de UGT y la CEOE.

La penúltima tuvo lugar en mayo del año 2006 cuando el gobierno, la patronal y los sindicatos aprobaron la primera reforma laboral del gobierno de Rodríguez Zapatero, con el objetivo de reducir la temporalidad en el mercado de trabajo y rebajar las cotizaciones sociales de los empresarios. ■



El ministro Celestino Corbacho durante su intervención en el Congreso.

LA SEGURIDAD SOCIAL CERRARÁ EL AÑO CON SUPERÁVIT



El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, manifestó que “la Seguridad Social encara la crisis manteniendo el gasto en la partida que nos preocupa, que es el pago de las pensiones, que sigue creciendo de manera importante, consumiendo reducir gastos menos necesarios, para también así mantener el superávit del Sistema, que es una garantía para todos los pensionistas españoles y para los futuros, que son los trabajadores”. Así se expresó durante un encuentro con los medios de comunicación para ofrecer el resultado de las cuentas de la Seguridad

El primer semestre del año ha concluido con un superávit de 6.000 millones de euros

Social al finalizar el primer semestre de este ejercicio.

Tras estos resultados hizo hincapié en que nos mantenemos en una posición de relativo privilegio, dentro de los sistemas de seguridad social del mundo, porque lo habitual en estos momentos es que el sistema esté en pérdidas en los países más ricos y, sin embargo, el sistema español mantiene su superávit.

Por otra parte Octavio Granado también resaltó el hecho de que la Seguridad Social ha cerrado ya el primer semestre del año, en tér-

minos contables, con el pago de la extraordinaria de verano a los pensionistas, que se realiza todos los años en la nómina del mes de julio, y ha concluido ese primer semestre del año con un superávit de más de 6.000 millones de euros, cantidad muy superior al presupuesto previsto y, en este sentido, indicó que a final de año la Seguridad Social arrojará beneficios.

CAUSAS DEL SUPERÁVIT

El Secretario de Estado, argumentó que los excedentes registrados en el primer semestre, se deben a dos causas. En primer lugar por que los ingresos se están comportando de acuerdo con las previsiones presupuestarias y, en segundo término, porque se ha llevado a cabo “un enorme esfuerzo de contención y de austeridad en los gastos”. Para hacerse una idea dijo que en los siete primeros meses de este año el gasto en pensiones ha crecido más que el conjunto de los gastos de la Seguridad Social. “Hemos disminuido gastos corrientes –subrayó- estamos disminuyendo gastos de administración, estamos controlando mejor las bajas de incapacidad temporal y estamos disminuyendo, en suma, todas las relaciones con las administraciones públicas”.

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA

Las cuentas de la Seguridad Social arrojaron un saldo positivo de 6.134,77 millones de euros en los siete primeros meses de 2010, frente a 8.611,84 millones de euros obtenidos en el mismo periodo del año anterior, según los datos de ejecución reflejados en el Sistema de información contable. En términos del Producto Interior Bruto (PIB), el superávit obtenido a finales de julio representa el 0,58 por ciento.

Los gastos previstos pendientes de imputación presupuestaria alcanzarán un importe aproximado de 1.000 millones de euros, lo que implica la disminución del superávit a esta fecha.

SALDO POSITIVO

Este saldo positivo de 6.134,77 millones de euros es la diferencia entre unos derechos reconocidos por operaciones no financieras de 73.046,92 millones de euros, que disminuyen un 0,02 por ciento y unas obligaciones reconocidas de 66.912,15 millones de euros, que

crecen un 3,82 por ciento, en relación al mismo periodo de 2009.

Estas operaciones de carácter no financiero se concretan en una recaudación líquida de 68.927,76 millones de euros, con una disminución porcentual del 2,46 por ciento respecto al año anterior, mientras que los pagos presentan un aumento del 3,39 por ciento alcanzando los 66.456,72 millones de euros.

Del volumen total de derechos reconocidos, el 91,50 por ciento, corresponde a las Entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social y el 8,50 por ciento restante a las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales. En cuanto a las obligaciones, el 92 por ciento ha sido reconocido por las Entidades gestoras y el 8 por ciento restante por las Mutuas.

COTIZACIONES

Las cotizaciones sociales han ascendido a 61.724,21 millones de euros, lo que representa una ligera disminución del 0,18 por ciento, respecto al mismo periodo del año anterior. En conjunto el Sistema prevé ingresar en 2010 un total de 107.376,63 millones de euros en concepto de cotizaciones sociales. De esta manera, los ingresos por este concepto representan, a finales de julio, el 57,48 por ciento de lo previsto para todo 2010.

PRESTACIONES

Las prestaciones económicas a familias e instituciones totalizaron 60.639,46 millones de euros, cifra que representa el 90,63 por ciento del gasto total realizado por la Seguridad Social.

Dentro de las prestaciones contributivas, a las pensiones de jubilación, invalidez, viudedad, orfandad y a favor de familiares, se destinaron 53.669,92 millones de euros, lo que supone un 5,15 por ciento superior a la del año pasado.

A finales de julio las pensiones y prestaciones no contributivas alcanzaron un importe de 2.284,65 millones de euros, con un crecimiento interanual del 6,15 por ciento. ■

El excedente de la Seguridad Social es una garantía para todos los pensionistas” (Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social)



Prórroga de la SUBVENCIÓN A LOS PARADOS



El Consejo de Ministros, tras aprobarse la correspondiente resolución en el Congreso de los Diputados, decidió ampliar a 6 meses más el periodo de ayuda de 426 euros a los parados que hayan agotado las prestaciones por desempleo y el subsidio.

Conforme a la norma aprobada, la prestación por desempleo e inserción puede percibirse por los parados menores de 30 años y mayores de 45, y por las personas entre 30 y 45 años que tengan responsabilidades familiares.

Entre los requisitos establecidos cabe destacar la extinción por agotamiento de la duración máxima de la prestación por desempleo de nivel contributivo o asistencial, y el compromiso de participar en cursos de formación profesional para facilitar su incorporación al mercado de trabajo. De

La cuantía mensual asciende a 426 euros y la pueden solicitar los desempleados que hayan agotado las prestaciones

esta manera el programa favorece la vinculación entre la percepción de una renta de protección al desempleo y la participación de sus beneficiarios en itinerarios de inserción.

PERIODOS DE SEIS MESES

Este programa se puso en marcha, por primera vez, en el mes de agosto del año pasado y permitía, teniendo en cuenta las perspectivas económicas y la situación del desempleo, prorrogarlo por periodos de seis meses.

La primera prórroga se produjo en el mes de febrero. Al cumplirse en el mes de agosto la duración de dicho programa y mantenerse las

condiciones de crisis económica y su impacto sobre el empleo que lo motivaron, el Gobierno ha decidido prorrogar por seis meses la medida, con el fin de minorar la repercusión de la situación económica sobre los desempleados, reforzando su protección frente al desempleo.

La prórroga afecta exclusivamente a los trabajadores, pertenecientes a los colectivos reseñados, que hayan agotado las prestaciones tanto contributivas como asistenciales, entre el 16 de agosto de 2010 y el 15 de febrero del próximo año, ambos inclusive, no así a los actuales beneficiarios, que dejarán de percibir la prestación cuando transcurran los seis meses a los que tenían derecho.

El número de personas beneficiarias se calcula en torno a las 219.000. Esta medida tendrá un coste estimado en 420 millones de euros.



EXTRANJEROS

El número de beneficiarios extranjeros en el pasado mes de julio fue de 433.619, lo que representa un 20 por ciento más que en julio de 2009. Este incremento es superior en los beneficiarios procedentes de países comunitarios (23,1 por ciento), que en los no comunitarios (18,7 por ciento). En relación con el total de beneficiarios de prestaciones, los extranjeros representan el 14,57 por ciento.

Por último, el gasto de las prestaciones de los beneficiarios extranjeros ha sido de 296,7 millones de euros, lo que representa el 0,5 por ciento de aumento sobre 2009 que, en relación con el gasto total de las prestaciones por desempleo supone el 11,5 por ciento.

Barcelona es la provincia que mayor gasto tiene en prestaciones por desempleo (347 millones de euros), seguida de Madrid (329 millones), Valencia (159 millones), Sevilla (123 millones) y Alicante (103 millones de euros).

En total el gasto en prestaciones asciende a 2.584 millones de euros, de los que 1.848 corresponden a prestaciones contributivas, 610 millones a subsidio de desempleo, 54 millones para rentas activas de inserción y 70 millones de euros para el subsidio de eventuales agrarios. ■

ANÁLISIS DE LAS PRESTACIONES

El número de solicitudes de prestaciones por desempleo, a nivel nacional, registradas en el pasado mes de julio, ascendió a 980.804, lo que representa un 3,7 por ciento más que el mismo mes del año anterior. Las altas tramitadas fueron de 914.590, lo que supone un aumento del 10 por ciento sobre el mes de julio de 2009.

El plazo medio de reconocimiento ha sido de 2 días, 4 menos que en julio del ejercicio anterior. Los beneficiarios existentes a final del mes objeto de estudio fue de 2.976.191 con un incremento del 11,6 por ciento respecto al mismo mes del año anterior.

La cobertura del sistema de protección por desempleo se elevaba al 79,81 por ciento, prácticamente el mismo indicador del año 2009 que por este concepto fue del 77,24 por ciento, lo que supone una mejora del 3,3 por ciento.

Los gastos totales de las prestaciones se elevaron a 2.584 millones de euros, un 0,2 por ciento más que en el mismo mes del año pasado.

El gasto mensual por beneficiario, sin incluir el subsidio agrario de Andalucía y Extremadura, ha sido de 891,76 euros. La cuantía media bruta de la prestación contributiva percibida por beneficiario ha sido de 826,74 euros lo que significa un aumento de 8,40 euros sobre julio de 2009.

El número de personas beneficiadas se estima que girará en torno a las 220.000, y tendrá un coste de 420 millones de euros

DISTRIBUCION DE BENEFICIARIOS



Tras aumentar la oferta de plazas en los cursos con mayor demanda

Más alumnos FORMADOS EN EL ISM

Durante los seis primeros meses del 2010 un total de 4891 alumnos han finalizado alguno de los 356 cursos impartidos por el Instituto Social de la Marina. En comparación con el mismo período del año pasado, se han incrementado tanto el número de cursos como el de alumnos matriculados. Esto se debe a que, con la intención de llegar a más personas, el ISM ha incrementado las acciones formativas en las enseñanzas más demandadas.

Éxito en el primer semestre del año. Desde enero y hasta finales de junio, el ISM ha impartido un total de 356 cursos de los 612 programados en el Plan de Formación para 2010 (85 más que en el mismo período de tiempo de 2009). También ha crecido el número de asistentes a los cursos, que ha ascendido a 4.891 alumnos, un 20% más que el año pasado.

Esto se debe a que, en un afán por llegar a más trabajadores, el Plan de Formación programado por el Instituto Social de la

Marina para este año incluye un aumento de plazas en los cursos más demandados para, de este modo, satisfacer las necesidades formativas del sector y facilitar el acceso al empleo.

Ya se han celebrado más de la mitad de los 612 cursos previstos en el Plan de Formación para este año

Al finalizar el primer semestre del año, los cursos en los que más alumnos han participado son los del área sanitaria. Así, un total de 1.200 alumnos han realizado el módulo de formación sanitaria específica inicial; 275 el de formación sanitaria específica avanzada y 232 el de primeros auxilios.

Entre los cursos que este año se imparten por primera vez, destaca el interés suscitado en el área de certificados de especialidad donde 719 alumnos han realizado el módulo de buques ro-ro de pasaje distintos a buques ro-ro; 287 el de marinero pescador y





111 el de familiarización en buques tanque. En el área de seguridad marítima y lucha contra la contaminación, un total de 191 alumnos han finalizado los tres módulos del curso de formación básica; 189 el de conocimientos generales del medio marino y 176 el de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos.

De acuerdo con las estadísticas, es en los Centros de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio y en Isla Cristina donde más cursos se han celebrado. Concretamente, en la localidad pontevedresa han tenido lugar 85 cursos mientras que en el sur se han realizado 44. Por otra parte, las Direcciones Provinciales de Las Palmas (39), Vizcaya (30) y A Coruña (16) son las tres que más acciones formativas han llevado a cabo en los primeros seis meses del año.

Lógicamente es en estos lugares por donde más alumnos han pasado. Así, durante el primer semestre del año se han formado en Bamio un total de 818 alumnos; en Las Palmas 657; en Isla Cristina 533; en Vizcaya 473 y en A Coruña 234. En la Dirección Provincial de Cádiz se han formado 237 alumnos, aún cuando se han celebrado 15 cursos.

Si atendemos al número de cursos y al de participantes, observamos que en la mayoría de los casos las enseñanzas más demandadas han sido las que llevan a la

El ISM ha aumentado las acciones formativas en las áreas más demandadas por los trabajadores del sector

obtención de certificados de especialidad y las relacionadas con sanidad, seguridad marítima y lucha contra la contaminación.

En concreto en Bamio los cursos de certificados profesionales para embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos y los de familiarización en buques tanque han sido los más solicitados.

En Las Palmas, los de marinero pescador y el de buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro; en Isla Cristina los comprendidos en el área de seguridad marítima y lucha contra la contaminación: botes rápidos y avanzado en lucha contra incendios; en Vizcaya, los cursos en formación sanitaria de primeros auxilios y aquéllos de conocimientos generales del medio marino y en A Coruña los cursos de formación sanitaria específica inicial y los encaminados a la obtención del certificado de especialidad de buques ro-ro de pasajes y buques de pasaje distintas a buques.

INSCRIPCIONES Y MATRÍCULAS

Quienes deseen participar en los cursos de formación del Instituto Social de la Marina pueden consultar la oferta programada para este año en la página de Internet de la Seguridad Social (www.seg-social.es) accediendo a los enlaces de trabajadores del mar y de formación.

En esta misma página pueden descargarse los impresos oficiales de solicitud que también están a disposición del público en las



El incremento de participantes respecto al primer semestre del 2009 se debe a que se han creado nuevos cursos

Direcciones provinciales y en los locales que el ISM tiene repartidos por toda la geografía española.

Una vez cumplimentados, los impresos se entregarán en dichas Direcciones Provinciales y locales o en cualquiera de los lugares previstos en el Art. 38 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y será responsabilidad del Director o Directora Provincial del ISM dar el visto bueno

a las solicitudes, comprobando que los interesados cumplen los requisitos necesarios.

La selección de asistentes se realiza en función de las plazas disponibles en cada curso. Tendrán prioridad aquellos alumnos que puedan demostrar que serán contratados por una empresa tras aprobar el curso. También será tenida en cuenta la fecha de presentación de solicitud, mientras queden plazas en los cursos ofertados.

ANA DIAZ

CURSOS MÁS DEMANDADOS Y ALUMNOS FORMADOS EN EL ISM (AÑOS 2007-2010)

	2007	2008	2009	2010 (hasta 30 junio)				
Curso	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan
TÍTULOS PROFESIONALES								
Patrón costero polivalente	3	36	2	26	2	26	0	0
Patrón local de pesca	2	42	1	17	1	21	1	15
Frigorista de instalaciones navales N-1	2	16	2	19	2	18		
Frigorista de instalaciones N-2 y pesqueras	1	10	1	6	1	4		
Marinero de máquinas de marina mercante	5	66	4	41	8	122	7	98
Marinero de puente de marina mercante	7	86	10	149	14	203	9	125
Patrón portuario	5	77	9	150	10	168	2	32
Patrón costero polivalente (puente y común)								
Frigosista naval							1	8
Electricidad en industrias marítimas							1	4
Electrónica básica para el mar							0	0
Instalaciones eléctricas a bordo							3	28
Simulación de circuitos eléctricos							0	0
Sistemas de Regulación Electrónica en máquinas							0	0
CERTIFICADOS PROFESIONALES Y DE ESPECIALIDAD								
Competencia marinera								
Carga de mercancías peligrosas en bultos (STCW)	3	37	4	45				
Buques gaseros	13	90	12	85	12	90		
Buques petroleros	12	92	13	97	8	63		
Buques quimiqueros	11	73	12	78	6	44		
Buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro	78	1228	79	1193	91	1387		
Compensador de agujas náuticas	1	9	0	0	2	19	2	19
Familiarización en buques tanque	18	237	18	243	17	238	8	111
Operador general del SMSSM	20	176	19	165	18	179	9	73
Radar de punteo automático (ARPA)	30	255	22	183	21	173	11	81
Básico de buques de pasaje	6	105	8	140	3	59	2	27
Operador restringido del SMSSM	6	55	5	46	6	54	4	41
Actualización buques gaseros	3	23	2	16	7	55	2	13
Actualización buques petroleros	4	31	3	21	5	38	4	31
Actualización buques quimiqueros	3	23	3	22	3	24	3	21
Actualización buques ro-ro de pasajes y buques de pasaje distintos Ro	0	0	2	16	1	8	1	8

CURSOS MÁS DEMANDADOS Y ALUMNOS FORMADOS EN EL ISM (AÑOS 2007-2010)

	2007	2008	2009	2010 (hasta 30 junio)				
Curso	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan	Cursos	Alumnos que finalizan
Actualización familiarización buques tanque	3	31	4	47	4	49	1	12
Actualización operador general del SMSSM	1	6	2	9	2	18	1	8
Marinero pescador			4	76	31	624	16	287
Transporte de mercancías peligrosas en bultos (IMDG)					2	31		
SANITARIA								
Formación básica – módulo de primeros auxilios	88	1356	74	1314	93	1660	13	232
Formación sanitaria específica inicial	102	1483	62	837	63	922	79	1200
Formación sanitaria específica avanzada	38	552	31	466	34	504	18	275
Formación sanitaria para actividades subacuáticas	5	67			3	46	2	30
Formación sanitaria básica	5	76	1	16	1	16		
Formación sanitaria fonda								
SEGURIDAD MARITIMA Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN								
Formación básica (3 módulos)	80	1239	61	1071	87	1539	11	91
Prevención de riesgos laborales N-1	30	453					3	46
Búsqueda y salvamento –IAMSAR	4	37	7	67	9	88	2	17
Código ISM	1	15	2	32	3	46	2	27
Mantenimiento equipos de seguridad								
Marpol 73/78	5	71	12	115	7	88	3	30
Prevención, detección y sistemas fijos de extinción de incendios								
Introducción a la prevención de riesgos laborales	1	18						
Derrames de hidrocarburos: tecnologías informáticas aplicadas	6	42	1	6				
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	42	633	48	727	49	717	13	176
Formación básica – módulo de seguridad en el trabajo	7	97	13	243	5	80	1	19
Formación básica – módulo de supervivencia	4	44	10	184	2	23		
Gestión de instalaciones de energías alternativas								
Oficial de protección del buque	16	236	16	215	16	235	9	140
Conocimientos generales del medio marino	58	842	59	945	74	1186	11	189
Avanzado en lucha contra incendios	42	654	33	548	35	566	8	112
Botes de rescate rápidos	18	295	18	309	23	386	7	104
Prácticas en lucha contra incendios- Básico			4	71	4	72		
Formación básica – módulo de lucha contra incendios	8	107	10	186	2	23		
Prevención y lucha contra la contaminación Nivel básico	1	10						
Prevención de Riesgos Laborales Nivel Básico			19	283	14	211		
Mixto Avanzado (Avanzado Lci y emb.sup. y botes rescate no rápido)			2	40	2	39		
Derrames de hidrocarburos					1	5		
CUALIFICACIONES PARA EL TRABAJO A BORDO								
Cartas electrónicas (ECDIS)	7	69	10	97	10	100	4	38
Control automático integral de buques								
Gestión integral de puente	8	66	8	62	4	30	4	40
Cocinero								
IDIOMAS								
Frases estandarizadas OMI								
Inglés para comunicaciones del SMSSM								
Inglés técnico marítimo nivel 1			1	10	1	9		
Inglés técnico marítimo nivel 2	3	19	5	34	4	36	2	18



Greenpeace, Destrucción a toda costa 2010

Construcción, DESTRUCCIÓN

A la costa española parece no haberle llegado la crisis económica. Al menos en el sentido más estricto, ya que se sigue construyendo a buen ritmo. Simplemente se ha producido una pequeña metamorfosis: Si antes se construían, fundamentalmente, viviendas, ahora se incrementa la inversión en infraestructuras (puertos, espigones, paseos marítimos...). El resultado, en cuanto a la destrucción de la costa es similar. Se siguen destruyendo parajes naturales en aras del "progreso". La pesca artesanal y el marisqueo están pagando, y de qué manera, ese "progreso". La propia Comisión Europea denuncia que el 80% de las presiones que sufren los organismos marinos proviene de tierra firme. Estos son algunos apuntes del nuevo informe de la organización ecologista Greenpeace "Destrucción a toda Costa", que en este caso hace un compendio de lo ocurrido durante los diez últimos años en el litoral español.



Construcción igual a destrucción. Cuanto más se construye en la franja litoral, mayor es la destrucción de importantes y ricos ecosistemas, vitales para la reproducción de numerosas especies y de una forma de vida para los que viven del mar, de las gentes del mar. El negocio del ladrillo y el cemento, sin tener en cuenta el impacto sobre el delicado ecosistema litoral, sigue a buen ritmo. No conoce de crisis, ya que se amolda y se transforma, por lo que el ritmo de cimentación de los espacios naturales no ha experimentado variación alguna, como veremos a continuación a través de los datos recopilados durante los diez últimos años por la organización ecologista Greenpeace. Este año se han potenciado las obras de infraestructuras. Hormigón por cemento. Y también, como veremos más adelante, éstas están

teniendo una importante repercusión sobre la pesca y el marisqueo. Un buen ejemplo de ello es Galicia, donde se están perdiendo importantes bancos marisqueros (y los consiguientes puestos de trabajo) por el aumento de la contaminación. Y es que entre las infraestructuras que se están construyendo no figuran las de depuración de aguas residuales e industriales, y las consecuencias están afectando gravemente a la calidad de esta importante producción.

Casi un cuarto de las áreas productivas tienen un nivel de coliformes que impide la venta en fresco de bivalvos. Hace cuatro años, casi el 20% de las 71 áreas marisqueras de Galicia estaban catalogadas como zonas C (las que sólo se permite la extracción de marisco para su transformación, no para la venta en fresco, debido a la calidad de sus aguas). Ahora, ese porcentaje llega al

23,2%, con dos áreas donde la contaminación ha obligado al cierre de la extracción de molusco (la ensenada de Caranza, en Ferrol -el 41% de la ría resulta inservible para faenar-, y el estuario del río Miñor, en Baiona). La contaminación se ha incrementado de manera notable en el interior de las rías de Viveiro y de Muros. Esto significa pérdidas económicas y de puestos de trabajo.



En la construcción de El Musel se dragaron más de 600 hectáreas submarinas para obtener 24 millones de metros cúbicos de arena necesarios para la ampliación. El dragado ha supuesto la destrucción de los caladeros de pesca de la zona, como denuncia Greenpeace



AGUAS RESIDUALES E INDUSTRIALES

La contaminación de las aguas, como se ha venido reseñando a través de estos informes durante sus diez años de existencia, ha ido empeorando hasta convertirse en un mal general que afecta a toda la costa, como lo corroboran las denuncias y sanciones de la Unión Europea. La razón: Un crecimiento mal planificado de las urbanizaciones costeras sin las debidas instalaciones de depuración de aguas residuales. La contaminación industrial ayuda bastante a este deterioro. Baste recordar nombres ya emblemáticos como el Polo Químico de Huelva, cuya situación fue calificada por el Comité de Peticiones del Parlamento Europeo como “el mayor caso de contaminación industrial de Europa”. La zona de la Bahía de Algeciras, gracias a los vertidos industriales, de las refinerías y de la práctica del *bunkering* (re-

Hace unos 50 años, La Manga del Mar Menor, en la Región de Murcia, comenzaba a ser objetivo de los constructores, aunque muy pocos podían imaginar el actual resultado.

que se vierte directamente al mar Mediterráneo en España); la desembocadura del Nervión, en la costa vasca; la bahía de Portman, Murcia... La de poblaciones que no depuran sus aguas residuales, que se extienden por prácticamente toda la costa española, sería aún más prolija. Hay 38 ciudades del litoral español que se han retrasado en la exigencia de depurar sus aguas antes de diciembre de 2000.

Sobre los efectos de esta contaminación han hablado, recientemente, centenares de



Puerto de Vigo, Pontevedra. El cambio es notable, pero lo será aún más cuando se finalice el proyecto de desarrollo portuario 2008-2015, por el que se pretende rellenar 271.707 metros cuadrados de la ría para ampliar los muelles.



científicos de ochenta países a través de un estudio global sobre el estado de los océanos. En dicho estudio afirman que el Mediterráneo es el mar más amenazado del planeta (incluso después de los millones de litros de petróleo que se esparcen por el golfo de México desde el pasado 20 de abril). La contaminación proveniente de los vertidos de aguas residuales es una de las principales causas que amenazan al Mediterráneo (sobrepesca, cambio climático, pérdida de hábitat... conforman parte de estas causas), así como la presión que ejercen sobre el litoral los más de 140 millones de personas que viven en sus costas, a los que hay que sumar otros 175 millones que visitan la región cada año. En 2025, según estimaciones de la Comisión Europea, más de la mitad de su litoral estará urbanizado. El 80% de las presiones que sufren los organismos marinos proviene de tierra firme. La Comisión denuncia también, en la misma línea que lo apuntado por Greenpeace para España, que más de la mitad de los núcleos urbanos de la cuenca mediterránea de más de 100.000 habitantes carece de plantas de tratamiento de aguas residuales. El 60% de este agua va a parar directamente al mar.

En Canarias dieron una rápida solución al problema de los vertidos creando emisarios submarinos para arrojar la basura mar adentro. Vaya, como barrer y meter la basura bajo la alfombra. Otros ejemplos: la costa catalana, la valenciana, la balear, la murciana... Esta situación, además de una importante degradación del ecosistema marino, está provocando importantes efectos sobre el propio turismo, al contaminar las aguas de muchas de sus playas (ver recuadro).

INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras portuarias son necesarias, nadie lo duda. Lo que pone en cuestión la organización ecologistas es el desmesurado interés en realizar mastodónticas obras sin tener en cuenta otras posibilidades, como la existencia de otras infraestructuras que pueden hacer innecesarias unas nuevas. En este sentido, se denuncia la intención de la autoridad portuaria de la localidad guipuzcoana de Pasajes para construir una dársena exterior sobre la línea de costa del monte Jaizkibel, un paraje ecológico incluido en la Red Natura 2000. Greenpeace

denuncia que este proyecto se llevará por delante 3,5 kilómetros de acantilados y fondos marinos, con el agravante de que tanto Bilbao como Bayona (Francia) disponen de instalaciones portuarias alternativas a menos de cien kilómetros. Bastaría, pues, con optimizar los recursos.

En Pontevedra, concretamente en Cangas do Morrazo, parece que los mariscadores de la ría de Vigo se enfrentan a una importante agresión: la construcción de un muelle con un espigón de 600 metros para un puerto deportivo, proyecto que lleva aparejado un complejo residencial de 250 viviendas que se construirían en lo que ahora es un bosque de litoral. Según denuncia Greenpeace, mariscadores y pescadores se están movilizan-do porque esta construcción puede poner en peligro su actividad. El plan, de momento, está paralizado por la Justicia.

Los puertos deportivos siguen creciendo de manera exponencial por toda la costa española. En 2006 se contabilizaba un centenar de nuevos proyectos que conllevaban un aumento en más de 42.000 nuevos amarres. Al año siguiente se suman otros tantos proyectos con más de 32.000 nuevos puntos de atraque. En este caso, en el de la construcción de puertos deportivos, además de la destrucción de tramos costeros, con la consiguiente destrucción de ecosistemas submarinos, hay que referirse a la consiguiente privatización del litoral.

Galicia, que se ha convertido en el nuevo objetivo del desarrollismo de los constructores, presentaba en 2008 uno de los porcentajes más elevados de amarres por embarcación (diez veces mayor que el de Italia, que tiene diez veces más costa que Galicia). Sin embargo, el Plan de Puertos presentado ese mismo año planteaba pasar de 11.600 amarres a los 31.000, sin tener en cuenta los impactos negativos de dichas construcciones, ni incluso sobre el propio turismo que disfruta de sus playas ni sobre los sectores de la pesca y el marisqueo (que suponen 20.000 empleos directos y son responsables del 10% del PIB gallego, como recalca Greenpeace).

Los ejemplos serían múltiples por todo el litoral, especialmente en las Islas Baleares que acumula el 12% del total de amarres del Mediterráneo. Algunos de los nuevos puertos proyectados se encuentran sobre Es-

Según denuncia Ecologistas en Acción, el desastroso estado de la red de saneamiento y de las depuradoras, en la ría de Vigo, así como la contaminación industrial en la de Ferrol, está poniendo en serio peligro al sector marisquero.



Roses, Girona. De los 2.700 habitantes de 1950 se pasó a 19.483 en 2008. El modelo turístico de "todo incluido" instalado en esta zona apenas aporta beneficios a sectores asociados como la restauración o servicios.





pacios Naturales Protegidos (algo también habitual, según las denuncias de Greenpeace, en el resto del litoral). Sin embargo, la organización ecologista destaca una buena noticia en las Islas: el rechazo a un puerto deportivo de 800 amarres en Es Viver de Vila, Ibiza, este mismo año, promovido por varias empresas. El Gobierno balear esgrime el informe negativo de la Dirección General de Costas, ya que el puerto supondría la eliminación de 120.000 metros cuadrados de *Posidonia oceánica*.

Todas estas obras -puertos, espigones...- provocan una alteración en la aportación de arena a la costa, ya que se alteran las corrientes marinas. El resultado: Las playas que se quedan sin arena (la franja costera catalana es un buen ejemplo de ello). La solución: Aportar arena de forma artificial. Una arena que durará hasta la próxima tormenta y que no sólo resulta tremendamente costosa desde el punto de vista económico, sino ecológico, al dañar (ya sea por la turbidez provocada en las aguas o por la destrucción de ecosistemas al extraer la arena a decenas de metros de la costa) hábitat de enorme importancia para la pesca. En la construcción

El Gobierno balear, tras el informe negativo de la Dirección General de Costas, rechazó la construcción de un puerto deportivo de 800 amarres en Es Viver de Vila, Ibiza. La obra hubiera supuesto la eliminación de 120.000 metros cuadrados de Posidonia oceánica

de El Musel se dragaron más de 600 hectáreas submarinas para obtener 24 millones de metros cúbicos de arena necesarios para la ampliación, y todo ello a pesar del informe contrario de Impacto Ambiental. El dragado ha supuesto la destrucción de los caladeros de pesca de la zona, como denuncia Greenpeace.

URBANISMO SALVAJE

Desde hace unas cuatro décadas, la urbanización del litoral ha seguido un ritmo enloquecido. A día de hoy, ese ritmo de construcción equivale a eliminar la extensión de ocho campos de fútbol de la superficie del litoral diariamente. Un fenómeno que se ha ido extendiendo por todos los rincones del litoral español, los mejor conservados. En 2005 ya estaba urbanizado el 34% del primer kilómetro del litoral mediterráneo, llegándose en Andalucía al 59%. En 2006, la Comunidad Valenciana, Andalucía y la Región de Murcia superaban, cada una, las 300.000 viviendas proyectadas. Galicia se quedó a las puertas de esa cifra. La mayor parte de estos complejos tenía incorporado su campo de golf. Andalucía, con más de

Según Ecologistas en Acción **La costa malagueña, la más degradada**

Mientras la Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor otorgó a la provincia de Málaga 21 banderas azules, la organización Ecologistas en Acción la considera "la costa más degradada", en palabras de su coordinador de Medio Marino, Jorge Sáez. Y es que según señala esta organización, las banderas azules poco tienen que ver con la buena salud de la costa, "ya que no se basan en ningún criterio ambiental", como se destacó en la presentación del informe "Banderas Negras 2010, caos en la costa". Informe en el que se recogen los cuarenta puntos más degradados de nuestras costas atendiendo al "urbanismo", "vertidos orgánicos", "vertidos industriales" y "regeneraciones y obras de playas".

Coinciden con Greenpeace en que se está exportando al norte de la Península el modelo urbanístico del Mediterráneo. Y es que por estos pagos, el cemento lo invade prácticamente todo, como son los casos de Fuengirola y Marbella, "con el 100% de su superficie costera urbanizada".

En cuanto al vertido de aguas residuales, esta organización destaca la situación de la conocida como "Cascada de la merda", en Benidorm, donde hace 25 años

que se vierten aguas residuales en el parque natural de Serra Gelada. Destacan a las rías de Vigo y Ferrol como las más contaminadas de Galicia. La de Vigo, debido fundamentalmente al desastroso estado de la red de saneamiento y el penoso estado de las depuradoras, "lo que pone en serio peligro al sector marisquero", mientras que en la de Ferrol el problema de contaminación proviene de la industria.

El puerto de Vigo también se ha hecho acreedor a una bandera negra ya que, a día de hoy, "aún no cuenta con un plan director que rija sus usos", algo a lo que viene obligado por la Ley de Puertos del Estado desde 1993. Asimismo, critica, por injustificable, la ampliación portuaria.

Respecto a los vertidos, destacan la situación en el Estrecho debido a la contaminación producida por la práctica del bunkering. Y, para finalizar, en el apartado de regeneración de playas, con los graves problemas medioambientales que esta operación lleva aparejados, destacan que el Estado ha invertido, sólo en la playa de la Barceloneta, en Barcelona, unos 60 millones de euros en obras de regeneración.

150 campos de golf proyectados, se situaba a la cabeza en este tipo de instalaciones, seguida de la Comunidad Valenciana, con 48. Conviene señalar que muchas urbanizaciones se han construido con la excusa del equipamiento deportivo. El que en 2008 sólo hubiera 330.000 federados al golf, el 0,67% de la población, no impedía que lleguemos a tener en la actualidad 416 campos de golf. Unos campos que necesitan cada año entre 300.000 y medio millón de metros cúbicos de agua (el equivalente al consumo de una población de 10.000 habitantes). La Comunidad Valenciana, Murcia o Andalucía no se caracterizan, precisamente, por los excedentes de agua.

En 2007, se proyectan tres millones de nuevas viviendas. Una buena parte de ellas (800.000 viviendas repartidas en 86 municipios) en el litoral gallego. Esta cifra destaca aún más si se señala que hasta ese año se habían construido en Galicia 816.000 residencias. Y con ellas se perdieron más de 6.000 hectáreas de bosque y espacios naturales. Galicia ha sufrido la mayor recalificación de suelo de su historia en la última década. Algunos municipios, como Illa de Arousa y Meaño, en Pontevedra, y Sada, Ortigueira y Puentedeume, entre otras po-

blaciones coruñesas, aumentaron su edificabilidad un 200%.

La industria turística acumulaba, en 2007, su sexto año consecutivo de descenso de ingresos. A pesar de ello, y al igual que como está ocurriendo con la construcción de viviendas, sigue creciendo el número de



Bahía de Algeciras, Cádiz, vista desde Gibraltar. Los vertidos generados por las refinerías, el bunkering y demás vertidos industriales, más el altísimo tráfico marítimo y el vertido de aguas fecales en la bahía tienen un importante impacto en el Parque Natural del Estrecho, incluido en la Red Natura 2000.





Una de las estampas más clásicas de la transformación operada por el turismo. La villa marinera de Benidorm, en Alicante, ha aumentado en un 600% su población censada en los últimos 30 años. En la época estival esta cifra asciende en un 4.000%.



camas hoteleras. Sin duda, el maltrato que está recibiendo el espacio costero está pasando factura, no siendo todo achacable a la crisis económica. El modelo turístico de la costa mediterránea ha dado señales más que evidentes de agotamiento.

Y es que el turismo genera un cambio, allá donde se asienta, que acaba transformando hasta destruir aquello que motivó su acercamiento. Esta situación se describe en un cuento al que suelen referirse los sociólogos

En la misma líneas que lo apuntado por Greenpeace para España, la Comisión Europea denuncia que más de la mitad de los núcleos urbanos de la cuenca mediterránea de más de 100.000 habitantes carece de plantas de tratamiento de aguas residuales.

que han estudiado el fenómeno del turismo: Un hombre iba caminando por el monte y dio con un pequeño y bello pueblo, prácticamente inaccesible, que tenía una plaza con una hermosa fuente. Extasiado, se quedó sentado observándola durante horas. De regreso, refirió el hecho a unos amigos que se acercaron a ver la mencionada fuente. Pocos días después empezaron a llegar coches y hasta autocares. Oleadas de turistas llegaban para contemplar la referida y bella fuente. Pronto surgió un quiosco con refrescos; más allá, una hamburguesería... Los turistas se agolpaban alrededor del guía que, delante de la fuente, les refería una leyenda que nadie en el pueblo había oído antes. Más autocares, más coches. Como en la plaza ya no quedaba lugar para aparcar tanto vehículo, el alcalde tuvo una feliz idea: Suprimir la fuente y en su lugar hacer un aparcamiento.

El cambio que está produciendo el turismo en todo el litoral español es brutal. Son las leyes del mercado. Unas leyes, las del mercado, que están a punto de dismantelar otra ley, la de Costas. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: GREENPEACE/ PABLO ARMESTRE

NOTA.- Con motivo de la décima edición de su informe "Destrucción a toda costa 2010", Greenpeace ha querido resaltar cómo se ha transformado el litoral español en las últimas décadas. Para ello, ha rescatado imágenes antiguas que han sido nuevamente retratadas por el fotógrafo Pablo Armestre. Las que presentamos son algunas de estas sugerentes comparaciones.

LA LEY DE COSTAS, EN PELIGRO

Siempre se dijo que la Ley de Costas es considerada por los grupos ecologistas, sin demasiadas alharacas, como una herramienta útil para evitar que la “apetecible” línea de costa quedara arrasada en manos de los especuladores. Hoy, esa Ley que ha servido para “contener” en alguna medida la destrucción del litoral español, se halla en peligro. El Congreso debatirá una rebaja de la misma a propuesta de Coalición Canaria y CiU.

Hace diez años, cuando Greenpeace publicó su primer informe “Destrucción a toda costa”, calificaba el futuro del litoral español como “negro”. Hoy, los datos del propio Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino vienen a darle la razón: En algunas comunidades, el 75% de los terrenos colindantes con el mar son urbanos o urbanizables y casi el 25% del litoral es costa artificial.

Las fuerzas que claman para que no se detenga la cimentación de la costa en aras del “progreso” han mantenido un fuerte pulso con la Administración Central con mayor o menor éxito, según las etapas. Desde 2009, como señala Greenpeace, no sólo se ha producido un frenazo en materia de gestión costera, sino que se ha producido un ataque en toda regla contra la hasta ahora intocable Ley de Costas.

No es el primer ataque. Como recordarán nuestros lectores (ver MAR 479, febrero 2009), a comienzos de 2009 se tramitaba en el Parlamento una reforma, a través de una norma de Navegación Marítima, para modificar un punto de la Ley de Costas por la que se permitiría comprar y vender casas construidas legalmente en la playa antes de 1988. Un cambio introducido a través de otra Ley -hasta ahora nadie se había atrevido a dar un paso frontal contra la Ley de Costas- que sigue sin salir del Congreso.

Nuevamente, la vía elegida es otra norma que poco o nada tiene que ver con ella. En esta ocasión se ha aprovechado la oportunidad brindada por el debate de la Ley del Medio Marino (ver MAR 491, marzo 2010), a la que Coalición Canaria ha presentado enmiendas para frenar los derribos y evitar que se supriman las casas construidas en dominio público. El Partido Popular ve la medida con buenos ojos. El diario El País recogía unas declara-



Aunque no lo parezca, así era Marbella

ciones del portavoz popular de Medio Ambiente, Carlos Floriano, asegurando que se había sacralizado una Ley [la de Costas] que no había conseguido su objetivo: proteger la costa. CiU se ha sumado al proyecto con una enmienda que pide reformar la Ley en tres meses para “revisar los criterios de deslinde de dominio público marítimo-terrestre”.

En Galicia, el Partido Popular ha presentado una propuesta de Plan de Ordenación Municipal que pretende reducir la zona de servidumbre de protección marítima desde los 100 a los 20 metros paralelos a la línea de costa, según denuncia Ecologistas en Acción. Si se tiene en cuenta que la costa gallega ya sufrió, en la última década, la mayor recalificación de suelo de su historia, ¿qué cabe pensar que ocurrirá ahora?

Así pues, en los próximos meses la Ley de Costas de 1988 se enfrentará a una sustancial rebaja. Salvo las quejas de los ecologistas, que temen que esta presión acabe por imponer ese recorte, siguen sin oírse voces en contra.

R.G.

El mejillón gallego hace saltar la alerta sanitaria en Francia

Una partida de mejillón, exportada por un productor gallego a una depuradora francesa, ha hecho saltar la alarma del sistema comunitario de seguridad alimentaria. El bivalvo, que procedía de un polígono bateeiro calificado como zona B, no estaba afectado por la marea roja que han mantenido cerrado 46 de los 53 polígonos gallegos, aunque precisa una depuración previa a su entrada en el mercado. La alerta y la falta de información sobre la procedencia de la partida han creado suspicacias en un subsector que no pasa por su mejor momento.



Ana Díaz

Desde la Consellería do Mar se asegura que la partida que ha causado la alarma sanitaria en el país vecino no estaba afectada por la toxina diarreica que está afectando de forma virulenta a los polígonos gallegos. De acuerdo con el Instituto Tecnológico del Mar (Intecmar) -organismo encargado de realizar los controles- tras verificar el procedimiento no se han detectado errores.

La alarma se produce en uno de los principales mercados del mejillón gallego, que unido una marea roja muy

virulenta y a los bajos precios del bivalvo durante toda la década, deja al sector en una situación delicada.

La llegada de la marea roja a las rías gallegas este año se retrasó hasta el mes de julio. Este fenómeno natural, que se instala en la bocana de las rías y avanza hacia el interior, ha tenido unos niveles desconocidos de presencia en el agua de células tóxicas diarreicas (DSP) o lipofídicas que obligó a finales de julio—en su fase más virulenta— a cerrar casi el 80 por ciento de los polígonos de bateas gallegos.

Esta alta presencia de células tóxicas ha afectado no sólo a los polígonos mejilloneros, sino que la presente marea roja ha alcanzado también al molusco que se cría en las playas —berberechos, almeja, coquinas y navajas— en algunas rías gallegas. A pesar de la intensidad del fenómeno, desde el Instituto Tecnológico do Mar (Intecmar), se ha subrayado que este fenómeno natural no tiene por qué generar problemas puesto que la calidad de los bivalvos que llegan al mercado está garantizada si se adquieren a través de los cauces legales. ■

Más de un millar de barcos gallegos no supera el proceso de regularización

El director general de Competitividad e Innovación Tecnológica, Juan Carlos Maneiro, se ha visto forzado, ante la cercanía de la fecha en que finaliza la segunda prórroga para completar el proceso de regularización iniciado en 2007 y con los datos del 84 por ciento de las solicitudes de las 2.440 embarcaciones que tienen una situación irregular en Galicia, a pedir un nuevo proceso de regularización para que no desaparezcan más de un millar de embarcaciones.

Galicia es la comunidad que cuenta con el mayor número de embarcaciones en proceso de regularización en la Secretaría General del Mar con un total de 2.440 seguida de lejos por las 230 embarcaciones de Andalucía que presentan irregularidades al no coincidir la embarcación real—eslora, motor, etc— con la embarcación legal; es decir, con sus características legales. Para legalizar esta situación, desde Madrid se abrió un proceso cuya segunda prórroga termina este 24 de octubre.

De estas embarcaciones -mayoritariamente dedicadas a la captura de marisco y percebe- que han pedido regularizar su situación, un total de 2.043 ya han recibido el informe de la Secretaría General del Mar, que ha dictado favorablemente sobre la regularización a 901 embarcaciones -37 por ciento. Por el contrario, un total de 1.142 em-

barcaciones han recibido un informe desfavorable -casi el 47 por ciento. De estas embarcaciones que han recibido una notificación desfavorable, un total de 41 ha sido debido por no ser necesaria su regulación al no presentar variaciones en las medidas o en la potencia de la embarcación. Otras 571 han recibido una notificación desfavorable puesto que ya se habían sometido a un proceso de regulación anterior por lo que quedan en la misma situación en la que se encontraban antes de la promulgación de la Ley 9/2007. Y otras 530 embarcaciones no se han regularizado ya que corresponden a embarcaciones que deben aportar bajas sobre potencia o sobre GTS para poder ser regularizadas.

Ante esta situación el director general de Competitividad e Innovación Tecnológica de la Xunta ha planteado solicitar al Gobierno Central una nueva oportunidad. ■



Ana Díaz

BREVES

• Pesca con explosivos

Dentro de la operación Abuelo, en la que se investiga el uso de dinamita en la captura de sardina en el sur de Galicia, la Guardia Civil halló otros 150 metros de mecha lenta y 70 detonadores en casa de una mujer de Cangas, tras el registro practicado en su domicilio. Aunque imputada por un supuesto delito de tenencia de explosivos, fuentes de la investigación apuntan a que esta persona no está directamente relacionada con la dinamita, sino más bien que los implicados pertenecerían a su entorno, por lo que no se descarta que haya más imputados. Hasta el momento se han incautado 1.670 detonadores y 120 kilogramos de dinamita.

• El mayor arrecife de corales de aguas frías

Científicos españoles y mauritanos han podido confirmar que el arrecife de corales de aguas frías que localizaron en 2008, frente a las costas de Mauritania, es el más grande del mundo hasta la fecha, gracias a sus 1.700 metros de ancho, 100 metros de alto sobre el fondo y sus más de 400 kilómetros de longitud. Estos estudios, realizados a bordo del buque oceanográfico Vizconde de Eza, de la Secretaría General del Mar, forman parte de los trabajos que vienen desarrollando en esta agua científicos del Instituto Español de Oceanografía y del Instituto Mauritano de Investigaciones Oceanográficas y de Pesca.

Dado el desconocimiento existente sobre la fauna y los ecosistemas profundos de la línea de costa africana, esta campaña está aportando una valiosa información científica. Estos trabajos se completarán, con otras técnicas geofísicas y de imagen, en la nueva campaña prevista para el mes de noviembre en el marco del proyecto Ecoafrik.

• Caen las capturas de pulpo en Galicia

El bajo precio de venta en lonja y el reducido tamaño de los ejemplares de pulpo capturado por las flotas de artes menores de las cofradías gallegas de Bueu, Lira y Muros han forzado a los armadores a plantearse si es rentable económicamente salir

BREVES

...

al mar. Tras un buen arranque de año con el doble de capturas que el primer semestre de 2009, la situación ha cambiado y las embarcaciones no consiguen volver a puerto con el tope autorizado de 30 kilos por tripulante y embarcación. Además, el buen volumen de producto en las lonjas durante la primera parte del año ha forzado la caída del precio de venta hasta los 3,7 euros de media, que supone un descenso cercano al 30% respecto del año pasado en las mismas fechas.

Los pescadores piensan que la veda de cinco semanas establecida por la Administración a petición de los cefalopoderos debería haber sido más larga ya que los ejemplares que se capturan son crías y se echa de menos los ejemplares de dos y tres kilos.

• El fitoplancton, en declive

El fitoplancton es un alga microscópica fuente de la alimentación del resto de los organismos, incluidos aves y mamíferos. Además, produce la mitad del oxígeno que respiramos, absorbe CO₂ y, por lo que se señalaba anteriormente, es la base de la pesca. Como no podía ser de otra manera, el fitoplancton está sufriendo las consecuencias del cambio climático y, según los científicos, está decreciendo a nivel global a un ritmo anual del 1%. En el hemisferio Norte la reducción de estas algas en los últimos 60 años alcanza el 40%.

• Catálogo de Especies Amenazadas

El nuevo Catálogo Español de Especies Amenazadas sólo dará protección a 23 especies marinas, dejando sin protección a especies tan relevantes como la Posidonia oceánica, pese a estar en fuerte regresión y a que forman praderas de las que dependen más de 1.400 especies, según denuncia la organización Oceana. Este Catálogo, considerado como "la herramienta más adecuada para la protección de especies", en palabras de su director de Investigación para Europa, Ricardo Aguilar, se ha reducido respecto al anterior, "mientras que las especies marinas sufren cada vez más amenazas".

MEDITERRÁNEO

Campaña de marcaje de atunes de WWF

El pasado 7 de agosto, y durante los próximos tres años, WWT/Adena llevará a cabo una campaña de marcaje de atunes en el Mediterráneo. En dicha campaña, financiada por la fundación Príncipe Alberto II de Mónaco, colaboran la Confederación Española de Pesca Recreativa Responsable, el Instituto Español de Oceanografía y la Universidad de Cádiz.



wwf

En aguas de Baleares se inicia la campaña de marcaje de atún rojo con la captura de dos ejemplares de más de cien kilos que, tras ser marcados con sistemas "pop-up" de seguimiento por satélite, fueron puestos nuevamente en libertad. Es el comienzo de un proyecto que se prolongará a lo largo de los tres próximos años destinado a investigar las pautas migratorias y de comportamiento de juveniles y adultos (de más de 40 kgrs.) en el Mediterráneo, y con ello poder emprender acciones de conservación. En los juveniles se utilizan marcas tipo "registro", que suministran información sobre el ciclo de vida y se recuperan cuando el animal es capturado. Las marcas "pop-up" se mantienen en el atún durante un tiempo programado y, una vez liberadas, suben a la superficie y emiten la información almacenada vía satélite.

Entre los trabajos de investigación ya efectuados por esta organización

ecologista desde 2008, se han logrado algunos descubrimientos relevantes, como el que señala que el atún rojo permanece en las aguas del archipiélago balear hasta que finaliza la temporada estival, no siendo hasta septiembre-octubre cuando efectúa su migración hacia el Atlántico. Las observaciones de WWF también han revelado que existe una conexión, que se desconocía hasta el momento, entre la población reproductora de aguas libias y la población que se alimenta en el Adriático, así como una relación entre ejemplares del Golfo de León y los que se reproducen en el mar Tirreno.

La organización ecologista señala que estas actuaciones servirán para obtener una valiosa información para que las Partes Contratantes de la Organización para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) adopten medidas efectivas para la recuperación de esta especie. ■

Las ONG piden mayor protección para las aguas de Baleares

Las aguas al sur de las Baleares son, además de la zona más importante de desove del atún rojo, uno de los espacios marinos con mayor diversidad del mundo, según un estudio de la Universidad de Exeter, Reino Unido. Por ello, Greenpeace, Oceana y WWF, entre otras organizaciones conservacionistas, para que se cree un santuario de 600 kilómetros cuadrados que preserve esta zona.

No es sólo la protección que se obtendría para el atún rojo, especie que se halla muy amenazada por la sobrepesca que viene padeciendo desde hace mucho tiempo, sino la biodiversidad que albergan las aguas situadas al sur de las Islas Baleares, en las que se superan las dos mil especies. Una biodiversidad en la que están representadas la mayor parte de las especies de flora y fauna marinas presentes en el Mediterráneo.

Según el citado estudio realizado por la Universidad de Exeter, estas aguas han sido calificadas como una de las seis zonas prioritarias de protección mundial. Para Celia Ojeda, de Greenpeace, ello se debe, entre otros factores, a que está delimitada por tres montañas submarinas que la convierten en una unidad aislada, con características propias. Ricardo Agui-

lar, de Oceana, destaca que el archipiélago ha estado poco sometido a la presión humana, por lo que los fondos marinos -que en este caso llegan hasta los mil metros de profundidad-, están mejor conservados que los del resto de España. Desde WWF se destaca que estas medidas de protección no prohibirían las actividades comerciales en la zona, "sólo las gestionaría dando prioridad a la conservación del ecosistema".

La superficie marina protegida en España no alcanza el 1%, muy lejos de los compromisos adquiridos en el Convenio de Biodiversidad Marina de Naciones Unidas de llegar al 10% para el año 2012. Además de proteger especies en peligro, como tortugas marinas y atún rojo, favorecería a los pescadores tradicionales de Baleares, ya que una reserva marina significa la recuperación de las poblaciones pesqueras. ■



José Manuel Martín Hernández

BREVES

• La Unesco pide informes sobre industrias petrolíferas frente a Doñana

Tanto la Unesco como la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UINN) acordaron, tras la reunión celebrada en Brasilia, Brasil, solicitar un detallado informe a España sobre el estado de los proyectos de expansión de las industrias petrolíferas y sus posibles efectos sobre el Parque Nacional de Doñana y su entorno. Oceana, ante el peligro por la contaminación crónica de hidrocarburos y los vertidos, que había solicitado esta medida el pasado año, ha propuesto la ampliación de la zona marina de Doñana como una forma de frenar el peligro que amenaza a la rica biodiversidad del entorno del Parque.

• "Passió per Formentera", galardonado

El buque "Passió per Formentera", propiedad de la naviera Balearia, ha recibido el premio ferry europeo con mejor concepto de diseño de sus interiores, que otorga la publicación "ShipPax Information". Inaugurado el pasado mes de octubre, el ferry fue diseñado en el marco de un programa I+D+i, lo que le permite también optimizar el consumo energético y, a la vez, desarrollar una velocidad de 22 nudos. El "Passió per Formentera" cubre la travesía entre Formentera y Denia.

• Campaña del "Sarmiento de Gamboa" en Alborán

Con un grupo formado por cuarenta científicos españoles y de diferentes países, partió de Vigo el buque oceanográfico "Sarmiento de Gamboa" para la realización de una campaña de investigación en el mar de Alborán, el golfo de Cádiz y el Estrecho de Gibraltar. La expedición se enmarca dentro del proyecto de investigación Contouriber, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación. Hasta el 14 de octubre, los investigadores elaborarán mapas y registrarán imágenes sobre el efecto que tienen en la actualidad, y tuvo en el pasado, las corrientes de aguas que circulan en esta zona.

SANIDAD MARÍTIMA

EL TRABAJO PSÍQUICO: CARGA MENTAL

El trabajo implica aplicar capacidades y destrezas, tanto físicas como mentales. Aparentemente, muchos trabajos parecen «cómodos y descansados», ajenos a presiones de tiempo y de producción; exentos de esfuerzos inadecuados por exceso o por defecto. Sin embargo, esto a veces no se corresponde con la realidad, con la percepción de quienes desempeñan los trabajos, ni con las molestias y cansancio que producen.



Se entiende por carga mental la fatiga derivada del ejercicio de funciones cognitivas como la percepción, la memoria, la imaginación o el razonamiento. Algo diferente del estrés o la insatisfacción, que son cargas psíquicas. En la carga mental el individuo realiza un esfuerzo para procesar la información que recibe y elaborar una respuesta adecuada; mientras que la carga psíquica resulta de una insatisfacción de las necesidades.

La carga mental depende de factores como la cantidad y la calidad de la información que recibe y de los periodos de descanso que tiene para recuperarse y evitar una carga mental excesiva.

En el trabajo intelectual, la persona recibe sensaciones a través de los sentidos. Estos estímulos se transmiten al cerebro mediante impulsos eléctricos. Cuando llega la información, el sistema reticular ascendente se activa o inhibe en función del grado de fatiga o cansancio.

Para llevar a cabo el proceso de información que un esfuerzo mental supone, necesitamos vigilia y atención; ya que un estado general de fatiga inactiva el sistema nervioso, reduciendo la atención.

FASES DEL TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

- *Toma de información del exterior*, a través de la percepción detecta la información
- *Análisis de la información*: identificar, recodificar e interpretar la información
- *Elaboración y emisión de respuestas*

Estos procesos determinan una actividad que puede provocar manifestaciones funcionales como dificultades de coordinación, pérdidas de memoria o atención y perturbaciones del sueño y el carácter, claramente distintas a las que produce la fatiga física.

Los factores que determinan la carga mental pueden derivarse de la propia tarea en sí o de las condiciones existentes para ejecutarla:

• *Contenido de la carga*: variedad o uniformidad de las tareas, contenido intelectual, responsabilidad, cualificación, iniciativa.

• *Condiciones ambientales*: iluminación, ruido, ambiente climático.

• *Aspectos psicosociales y organizativos*: duración del trabajo, turnos, pausas, repartición de tareas, autonomía temporal y de decisiones, posibilidad de comunicación.

• *Acondicionamiento físico del puesto de trabajo*: adaptación del mobiliario, formas y soportes de presentación de la información.

Las características personales de cada individuo también influyen en la posibilidad de sufrir carga mental.

FATIGA MENTAL Y FATIGA CRÓNICA

La fatiga mental se caracteriza por un menor deseo de trabajar, insatisfacción en el trabajo y aumento de la sensación de esfuerzo. Hay distintos tipos de fatiga:

• *Fatiga recuperable*. Reacción homeostática del organismo para adaptarse al medio. Reduce la actividad al disminuir la atención, ralentizar el pensamiento y disminuir también la motivación.

• *Fatiga crónica*. Se da cuando existe un desequilibrio prolongado entre la capacidad del organismo y el esfuerzo que debe realizarse para dar respuesta a las necesidades del ambiente.

La fatiga recuperable puede considerarse normal y es la que aparece en primer lugar. El descanso adecuado permite recuperarnos y continuar nuestra actividad con normalidad. Si el descanso no es el suficiente, la fatiga se hará crónica.

Los síntomas de fatiga mental no se sienten sólo durante el trabajo (bajo rendimiento, reducción de la actividad, aumento de errores) o al finalizar la tarea. A veces perduran y podemos sentirlos incluso al levantarnos, antes de ir a trabajar.

Irritabilidad, depresión, falta de energía y de voluntad para trabajar junto a un estado de salud debilitado son habituales en estos casos. Así pueden sufrirse alteraciones físicas como dolor de cabeza, mareos, insomnio, ritmo cardiaco irregular, exceso de sudoración, pérdida de apetito, alteraciones del sueño y problemas digestivos.

VALORACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CARGA MENTAL

No hay forma de medir la carga mental. Su valoración se hace con métodos indirectos que utilizan como indicadores los efectos que el trabajo tiene sobre el organismo y la conducta de las personas. Son *indicadores fisiológicos* (como la actividad cardiaca, respiratoria y cerebral) e *indicadores subjetivos*, (test

psicológicos de fatiga, de atención-concentración, o posturales) que miden objetivamente la memoria, la coordinación y la atención.

La carga mental también puede valorarse por la cantidad y la calidad del trabajo realizado; ya que, cuando estamos cansados disminuye nuestro ritmo de trabajo, incrementándose los errores.

Existen además métodos específicos como el *Método LEST* (que valora variables como apremio de tiempo, complejidad-rapidez, atención minuciosidad) o el *Método de Perfiles de Puestos* (centrado en la cantidad de operaciones que deben realizarse y el nivel de atención).

La prevención debe ir dirigida a *tratar la información y a organizar el trabajo de manera eficaz*. Para facilitar la captación de información hay que cuidar su presentación y contenido; mientras que para evitar la fatiga mental, se han de diseñar los trabajos teniendo en cuenta los ritmos, las pausas y la alternancia de tareas. ■

HELENA ESTOPÀ PUJOL

(MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA)

JORGE ORDUÑA CASADO

(SEMSA CATALUÑA)

MARÍA JOSÉ HERRERA CARRO

(SANIDAD MARÍTIMA BARCELONA)



VISITA A LAS LONJAS GALLEGAS

Un total de 1.500 personas procedentes del interior de Galicia, visitarán en octubre y noviembre, varias lonjas de la Comunidad dentro del programa "Mar Achega" con el que la Xunta quiere potenciar el consumo de pez fresco y explicar el proceso de comercialización y de etiquetado de estos productos.

La Consellería del Mar destinará en esta ocasión 141.600 euros en el programa, tras el éxito del año pasado. "Mar Achega" se dirige a personas vinculadas a asociaciones culturales, de consumidores, de amas de casa, de mujeres rurales y de cualquier otro colectivo que residan en el interior de Galicia. Según Juan Maneiro, director general de Competitividad e Innovación Tecnológica de dicha Consellería, lo que se pretende es "acercar el pez y el marisco gallego a la gente para que conozca su origen y comercialización y cómo es el trabajo diario de los profesionales del mar".



ESTEBAN PACHA, REELEGIDO AL FRENTE DE LA IMSO



El español Esteban Pacha Vicente ha sido reelegido como director general de la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite (IMSO) por un segundo mandato de cuatro años. Antes había ocupado diversos puestos en el Ministerio de Fomento y en la Administración marítima nacional.

La IMSO está formada por 94 países y se encarga de supervisar los servicios públicos de comunicaciones móviles por satélites. Especialmente los relativos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. También actúa en la coordinación del Sistema de Identificación y Seguimiento a larga distancia de buques, adoptado por la OMI.

España ha reiterado su apoyo a la organización para asegurar la calidad de los distintos sistemas de comunicación por satélites en el mar ya que son imprescindibles para gestionar y controlar el tráfico marítimo; la eficiencia del negocio marítimo y las operaciones de búsqueda y salvamento.

LEY DE PESCA Y ACUICULTURA EN BALEARES

El Govern balear presentó el borrador de lo que será la futura Ley de Pesca marítima y Acuicultura de Baleares con la que se regularán las competencias del Ejecutivo autonómico en materia de protección y conservación de los recursos marinos y de ordenación del sector pesquero. La Ley permitirá además normalizar la comercialización y transformación de los productos pesqueros; la formación y búsqueda marítimo-pesquera; la inspección; el control y el régimen sancionador; así como las actividades subacuáticas profesionales.

Baleares era hasta ahora la única Comunidad Autónoma con litoral sin Ley de Pesca propia.

CURSO SOBRE CULTIVO DE ALGAS

El Instituto Agronómico del Mediterráneo de Zaragoza (IAMZ) organiza del 22 al 26 de noviembre un curso avanzado sobre el cultivo de algas. En el seminario participarán profesionales de reconocida experiencia procedentes de centros de investigación, universidades y empresas de distintos países.

El cultivo de algas en la cuenca del Mediterráneo se limita a la producción de microalgas en criaderos y a un número reducido de pequeñas explotaciones de macroalgas marinas pese a que los recursos naturales necesarios para el cultivo comercial de estas especies son abundantes en la zona.

Más información sobre el curso en www.iamz.ciheam.org

DERECHO MARÍTIMO PESQUERO

La Xunta de Galicia y el Instituto Universitario de Estudios Europeos "Salvador de Madariaga", único especializado en Derecho Marítimo Pesquero, han firmado un convenio de colaboración para el desarrollo de programas de investigación, certámenes, congresos, estudios, ediciones y publicaciones de interés en materia de Derecho internacional y europeo del Mar; biología y recursos marinos.

Aspectos que preocupan al sector, al tratarse de un ámbito en el que se va a decidir buena parte del futuro de la pesca gallega, máxime cuando se debate la reforma de la Política Común de Pesca.

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*

redtrabaj@

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.