

Mar

Nº 501

Febrero 2011

NIPO: 793-11-004-2



PRORROGADO el acuerdo de pesca con Marruecos

Pacto por el empleo
y las pensiones

El cálculo del COE,
informatizado

Informe

Plataformas petrolíferas
contra las costas



Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítima de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
38578 Viagecillo de Arousa
(Pontevedra)
Tel: 995 86 66 47 • Fax: 995 50 61 17

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Marruecos, más que un acuerdo de pesca

El pasado 27 de febrero finalizó el acuerdo de pesca suscrito entre Marruecos y la Unión Europea tras un largo periodo de negociaciones y que ha estado vigente durante los últimos años en un clima de normalidad en el desarrollo del mismo.

Aunque se trata de un acuerdo comunitario, la realidad es que el interés por el mismo afecta especialmente al sector español de la pesca, al posibilitar el trabajo de un centenar de los 119 barcos que tienen acceso a esas aguas. En el conjunto de todos los acuerdos firmados por la Unión Europea para los países del sur, el de Marruecos es el más importante para la flota española al afectar además a un segmento que no dispone de otros caladeros y que, en su ausencia, se vería obligada a desaparecer o modificar su estructura.

La Administración española solicitó en Bruselas, con varios meses de antelación a la fecha de caducidad del acuerdo, el inicio de conversaciones con las autoridades de ese país para la renovación del mismo, ante la evidencia, según experiencias anteriores, que se trata de unas tramitaciones lentas. En contra de los deseos españoles, los organismos comunitarios no han actuado con la celeridad que hubiera sido necesaria, aunque eso no ha impedido que se haya prorrogado el mismo y que los barcos españoles sigan operando en esas aguas en las mismas condiciones que las suscritas en el acuerdo anterior hasta la firma del nuevo compromiso.

El acuerdo con Marruecos, dadas las relaciones existentes entre ambos países, así como en el marco de la Unión Europea, se puede considerar que se trata de algo más que un acuerdo pesquero. Desde la perspectiva del sector, el interés ya no radica solamente en el centenar de barcos españoles que operan en esas aguas. Existen igualmente intereses comunes entre empresarios españoles y marroquíes en materia de capturas, pero también en asuntos de comercio o transformación de la pesca. Al hilo de los acuerdos y, sobre todo, de los periodos de desacuerdos, operan ya más de un centenar de empresas mixtas en territorio marroquí.

Además, sobre la mesa de la Comisión Europea, se hallan en este momento otras cuestiones de gran importancia para ambas partes que van desde asuntos de política general, hasta el propio acuerdo en materia agrícola, clave para los intereses del gobierno de Marruecos, firmado en



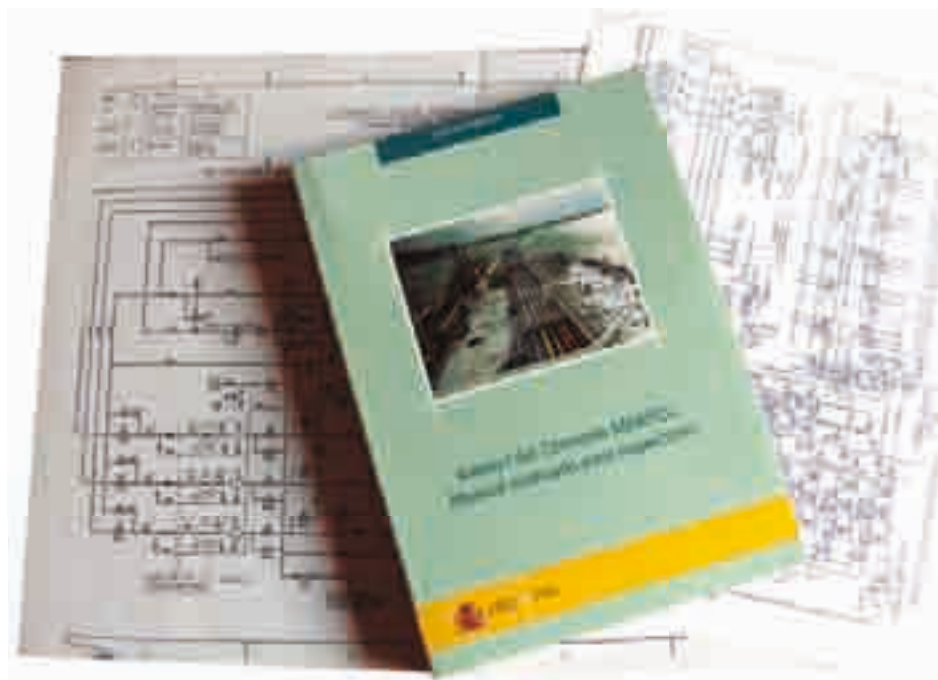
diciembre de 2009 y que se halla todavía hoy pendiente de ratificación por el Parlamento Europeo para su entrada en vigor.

Como ya viene siendo tradicional en este tipo de acuerdos, nos hallamos antes unas negociaciones duras que se pueden alargar en el tiempo. Aunque la negociación afecta solamente al acuerdo de pesca, la realidad es que, sobre la mesa existen otros muchos intereses cruzados en el objetivo de Rabat de seguir avanzando en el proceso de profundizar en la puesta en marcha de una zona de libre comercio entre la UE y los países mediterráneos del norte de Africa, tal como se contempla en los compromisos asumidos en su día por Bruselas. Esperemos que la pesca no sea rehén de otras negociaciones. ■

ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL: Manual avanzado para inspectores

Autores: Miguel J. Núñez Sánchez y Esteban Molina Martín

Edita: Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento



Desde la entrada en vigor del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques «MARPOL», en 1983, éste instrumento ha evolucionado rápidamente incorporando y enmendando sus seis anexos, que tratan las diferentes fuentes de contaminación de los buques. Su Anexo I trata la prevención de la contaminación por hidrocarburos, y sus reglas son discutidas todos los años en la Organización Marítima Internacional (OMI) con el objeto de su revisión y modificación, a la vista de los avances tecnológicos, introduciendo las aclaraciones necesarias y, en general, incorporando experiencia acumulada. Así, el ritmo al que se adoptan sus enmiendas o se aprueban interpretaciones obliga a todas las partes a un ejercicio muy importante de actualización, ya que los armadores de buques, astilleros, oficinas técnicas, administraciones marítimas, clubes de P&I y “vettings” han de aplicar con frecuencia sus prescripciones, para diseñar y construir, certificar, investigar o implantar sus requerimientos en los buques.

Este manual pretende analizar en detalle el citado Anexo desde el punto de vista de la Administración Marítima, en concreto de la Inspección Marítima, con el deseo de darlo a conocer en profundidad suficiente

a todas las partes implicadas en el entorno del buque. Para ello se introduce el Convenio desde el foro más elevado, la OMI, tratándose su ámbito global —relacionándolo con otros Convenios—, y centrándose finalmente en el buque, con sus equipos, y los actores esenciales en la supervisión de su cumplimiento e implantación. Dado que no se pueden olvidar las particularidades del contexto europeo y nacional esta publicación también trata las Directivas y Reglamentos de la Unión Europea así como las Leyes, Reales Decretos y Órdenes Ministeriales españolas relacionadas con la prevención de la contaminación por hidrocarburos.

El manual se ha estructurado en apartados, que siguen un paralelismo con la reglamentación, y que pretenden introducir al lector en el Contexto del Anexo I hasta el detalle de las reglas ayudándose por medio de anexos. Incorpora las enmiendas adoptadas hasta la 61ª Asamblea del Comité de Protección del Medio Ambiente y la legislación nacional traspuesta hasta el 1 de enero de 2011.

El libro está publicado por el Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento (www.fomento.es), dentro de la Serie Monografías, tiene 504 páginas y puede adquirirse al precio de 28,62 euros. ■



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/Pez, 1. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mejilla: 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 19 10 00.

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@seg-social.es

Diseño: Editorial MIC

www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-11-001-6

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.



34

REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

El Instituto Social de la Marina informatiza el cálculo del coeficiente reductor de los trabajadores del sector del mar

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

6

PRORROGADO EL ACUERDO CON MARRUECOS

Bruselas y Rabat acordaron prorrogar el acuerdo pesquero para un año mientras se celebran nuevas negociaciones

24

ACUERDO POR EL EMPLEO Y LAS PENSIONES

Gobierno e interlocutores sociales suscribieron un acuerdo para modificar el sistema de pensiones y apoyar el empleo

- 6 Prorrogado el acuerdo con Marruecos
- 10 Reunión hispano-marroquí
- 12 Plataformas petrolíferas
- 19 Impacto sobre las costas
- 24 Acuerdo por el empleo y las pensiones
- 32 Proyecto de ley de Inmigración
- 34 REM, la vida laboral informatizada
- 38 Plan de Formación del ISM
- 42 La alternativa de la trucha
- 48 No tira el pescado congelado
- 52 Puertos refugio
- 54 Líneas de transporte para Ceuta y Melilla
- 56 Más seguridad en los contenedores
- 58 Nuevo remolcador de emergencia
- 62 Balance actividad de los puertos
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Prorrogado el ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS



La Comisión de la Unión Europea y Marruecos han llegado a un compromiso por el que se prorroga durante año y medio el acuerdo de pesca que ha estado vigente durante los últimos cuatro años. Con esta decisión se asegura la continuidad en la actividad de la flota comunitaria en esas aguas, un total de 119 barcos, de los que un centenar son españoles. A partir de ese momento, se abre un proceso de contactos que puede ser largo si nos atenemos a lo sucedido en las negociaciones de anteriores acuerdos.

Durante los últimos meses se han producido diferentes debates en relación con la renovación del acuerdo y la posición que podría adoptar Bruselas. La Administración española, a través de la ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Rosa Aguilar había reclamado una prórroga del mismo por un periodo mínimo de un año para poder desarrollar una buena negociación sin prisas. Sin embargo, frente a la posición española se habían manifestado inicialmente algunos países. La propia comisaria María Damanaki había mostrado igualmente algunas reticencias alegando la necesidad de que las autoridades de Rabat emitieran informes sobre el destino de los fondos pagados en los años precedentes por la Unión Europea. El eje de la polémica se hallaba en si el gobierno de Marruecos había destinado o no parte de esos fondos para invertir en el territorio del Sahara cuyos caladeros

Inicialmente, la comisaria María Damanaki se negaba a negociar si el país norteafricano no daba información sobre la aplicación de las ayudas



son utilizados por las flotas comunitarias en función de este acuerdo de pesca. Las autoridades de Rabat remitieron documentación al respecto sobre el uso de los fondos y el destino de los mismos en el Sahara, lo que se tradujo en un cambio en la posición de la comisaria en relación con la renovación del acuerdo. En la posición comunitaria a favor de la renovación de este acuerdo del que se beneficia fundamentalmente la flota pesquera española, han jugado igualmente a favor otras cuestiones de política comercial y general ante las relaciones que existen entre la Unión Europea y ese país.

El primer acuerdo de pesca con Marruecos en el marco de la Unión Europea se suscribió en 1995 para un periodo de cuatro años. Sin embargo, en 1999 no se produjo la renovación del mismo y no se produjo un nuevo compromiso hasta 2005. Sin embargo, como sucede en las relaciones entre ese país y la Comisión, su ratificación no se llevó a cabo hasta dos años más tarde, el 27 de febrero de 2007, para un periodo de cuatro años. Este compromiso supuso el establecimiento de una línea cada vez más restrictiva en materia del número de barcos, de acceso a los caladeros, con periodos más amplios de vedas, en las exigencias para el embarque de ciudadanos marroquíes en los barcos de pesca, o para las descargas de la pesca en



puertos de ese país. A pesar de todas esas mayores exigencias y un recorte real de las posibilidades de pesca, el acuerdo era y se mantiene como algo necesario para la actividad de una parte de la flota española

En virtud de este acuerdo, durante este periodo han faenando en esas aguas un total de 119 barcos de los que un centenar son pesqueros españoles. De los mismos, 42 licencias corresponden a Andalucía, 37 a Canarias, 17 a Galicia, dos a Cantabria y otras dos al País Vasco. De esas cifras, 20 se dedican a la pesca pelágica en la zona norte bajo la modalidad de jábeas, 20 a la pesca artesanal en la zona sur con cañas o nasas, 30 a la pesca artesanal en la zona norte con palangre de fondo, 27 a la pesca artesanal de atún y otros 27 a la pesca demersal de palangre de fondo, redes de arrastre de fondo y redes de enmalle. El acuerdo contempla igualmente un techo de 60.000 toneladas en la pesca pelágica industrial, de las que 1.333 son para la flota española.

El coste de este acuerdo se elevó a 144,4 millones para el periodo de cuatro años, a los que se suman otros tres millones para apoyar a los agentes económicos que operan en el sector en Marruecos y otros 3,4 millones como canon pagado por los armadores. El acuerdo se enmarca en los llamados de nueva generación donde se contemplan otras políticas de cooperación de la Unión Europea con ese país.

En el tiempo de duración del acuerdo ha desarrollado sus trabajos la Comisión mixta para analizar la marcha del mismo, sobre todo en cuestiones administrativas. Bruselas reclamó a las autoridades de Rabat que se utilizaran correctamente los fondos destinados a cuestiones como la mejora de la política de pesca,





sistemas y mecanismos de control, lucha contra la pesca ilegal, redes a la deriva, políticas de formación en el sector o el desarrollo de infraestructuras desde los puertos a los procesos de comercialización. En lo que afecta a la actividad de las flotas comunitarias, desde la Comisión de Seguimiento se pidió la necesidad de disponer de una mayor información sobre la situación de los caladeros para desarrollar mejor la política de gestión. En ese contexto se reclamó a las flotas comunitarias el cumplimiento de sus compromisos en materia de desembarques en los puertos de ese país. Desde la flota se argumentó la imposibilidad de hacerlo en algunos casos por la falta de infraestructuras.

Al margen de este tipo de cuestiones técnicas que se han ido discutiendo y solventando

Rabat remitió a Bruselas datos sobre el destino de los fondos comunitarios para inversiones en zonas costeras como el Sahara

en el marco de los organismos dispuestos para ello, el acuerdo se ha desarrollado en un clima de normalidad, aunque marcado, según los datos manejados por el sector, por un recorte en las capturas y, en consecuencia por una caída de rentabilidad por faenar en esos caladeros. Se trata de un acuerdo necesario especialmente para una parte de la flota andaluza, gallega o canaria que no tendría ubicación fácil en otras aguas si faltara este caladero. Igualmente interesa la situación del caladero a los armadores españoles que en su día, cuando hubo un vacío por el retraso en la firma de un acuerdo, optaron por la constitución de empresas mixtas. En este caso, la preocupación afecta tanto a los empresarios españoles, como a sus socios de ese país. Desde esas instancias se ha reclamado a las autoridades marroquíes que lleven a cabo los estudios pertinentes para analizar las razones de la fuerte caída de las posibilidades de pesca en esas aguas, que se ha traducido igualmente en una caída de las exportaciones. Los armadores coinciden en señalar que la flota tradicional que opera en esas aguas no está desarrollando una sobreexplotación de los mismos. En algunos medios se baraja la posibilidad de que el recorte en las capturas sea consecuencia de fenómenos como "el Niño". Sin embargo, existe más coincidencia para concluir que la sobreexplotación de los recursos en algunas zonas es, sobre todo, consecuencia de la actividad desarrollada por





los grandes arrastreros rusos, noruegos o de otros países comunitarios cuyas posibilidades de pesca son infinitas. El sector denuncia la actividad de estas flotas que operan bajo licencias concedidas directamente por el gobierno de ese país y que destinan la mayor parte de sus capturas (son capaces de pescar más de 300.000 toneladas), para su transformación en harinas, a bajos precios, mientras es un pescado que podría llegar al mercado para consumo humano si fuera capturado por las flotas tradicionales.

De cara a un próximo acuerdo, desde Marruecos, como ha sucedido en anteriores negociaciones, se espera que mantenga sus tradicionales reivindicaciones en materia de fondos, tanto como ayudas nacionales, como para utilizar las mismas en el desarrollo de un sector más moderno desde las capturas hasta los procesos de transformación y comercialización. En la línea de anteriores negociaciones, se espera igualmente una posición más dura en lo que afecta a las posibilidades de acceso y de capturas, periodos de vedas, personal marroquí embarcado en los barcos pesqueros españoles, así como a los desembarques en puertos de ese país.

Desde Bruselas, el mayor interés radica en el desarrollo de unas pesquerías desde la

perspectiva de la responsabilidad para el mantenimiento y recuperación de los caladeros y que las reglas de juego que se impongan a los barcos comunitarios se cumplan también, tanto por las flotas artesanales de Maruecos como por los barcos de terceros países e incluso de otras embarcaciones comunitarias que lo hacen con acuerdos privados por las autoridades de Rabat ■

VIDAL MATÉ



Compromiso de colaboración entre ARMADORES ESPAÑOLES Y MARROQUÍES



Pedro Maza, vicepresidente de Cepesca y el presidente de la FPMA, Omar Akouri.

Con la existencia de 180 empresas mixtas, los armadores españoles y marroquíes están llamados entenderse. Esto es lo que se puso de manifiesto en el primer encuentro de asociaciones pesqueras de ambos países celebrado en las últimas semanas en Tánger al que asistieron más de 70 representantes y donde se firmó un convenio con varios compromisos de colaboración. Ambas partes han acordado proseguir una política de encuentros para tratar de salvaguardar los intereses comunes, tanto ante las autoridades de los dos países, como ante las instancias comunitarias.

La reunión celebrada en la ciudad marroquí tuvo lugar a la sombra de la finalización del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Marruecos, y estuvo promovido por la Confederación Española de Pesca, como la principal organización empresarial en el sector donde se

Primer encuentro entre Cepesca y la Fpma en Tánger con asistencia de más de 70 representantes de ambos países

integran 50 asociaciones de armadores con más de 1.625 empresas y cerca de dos barcos de pesca, tanto de altura como de bajura, así como por la Federación de Pesca Marítima y Acuicultura de Marruecos (Fpma), como la organización más representativa de ese país. En la jornada estuvieron presentes representantes de todo el sector de la pesca, desde los armadores a los importadores y los comercializadores. El objetivo de la misma fue analizar la actual situación de las relaciones en el sector de la pesca entre ambos países ante la importancia de los intereses conjuntos. La delegación española contó con la presencia del secretario general de Cepesca, Javier Garat y de su vicepresidente Pedro Maza; del vicepresidente de la Federación Andaluza de Asociaciones de la Pesca, José María Gallart; del presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Pesca de Marisco, Angel Muriel y de su gerente José Suero y del presidente de

la Organización de Productores de Pesca de Palangre, Orpal, José Ramón Blanco.

Los representantes del sector de la pesca de España y Marruecos hicieron un balance de las relaciones desarrolladas en las últimas décadas desde los años ochenta, inicialmente solamente con España, y posteriormente en el marco de la Unión Europea. Se trata de unas relaciones que año tras año se han ido consolidando hasta desarrollar una política de partenariado que se considera ha sido positiva para ambas partes, así como para el desarrollo de actividad y la creación de empleo.

El encuentro entre las delegaciones de los sectores de la pesca de los dos países concluyó con la firma de un convenio, así como con una serie de recomendaciones entre las que destacan los siguientes compromisos:

Primero, poner todos los medios a su alcance para sensibilizar a la opinión pública de España y Marruecos sobre la pertinencia de una reconducción de los acuerdos de cooperación entre Marruecos y la Unión Europea, dada la importancia que tienen los mismos en el desarrollo de las relaciones de negocios.

Segundo, movilizarse para intervenir ante los responsables políticos de España y Marruecos y ante las instancias comunitarias para salvaguardar los intereses comunes y de sus respectivas comunidades considerando las inversiones llevadas a cabo por los socios hispano-marroquíes.

Tercero, unir sus esfuerzos y coordinar sus acciones para asegurar la salvaguardia y la perennidad de los recursos de la pesca de sus respectivos países y de sus inversiones ante la importancia que tienen en este sector las decisiones de organismos como Icat, Cites o la OMC.

El secretario general de Cepesca, Javier Garat, destacó en su intervención la importancia y la necesidad de seguir profundizando y consolidando las relaciones entre los sectores de ambos países y la importancia de trabajar de forma conjunta "para reconducir y mejorar el acuerdo pesquero suscrito entre la Unión Europea y Marruecos y que el mismo conforme un marco estable y estratégico para el desarrollo de la industria pesquera a ambos lados del Estrecho". Para el representante español, "el convenio suscrito permitirá la creación de una comisión permanente formada por representantes del sector de los dos países que irá analizando las fórmulas de cooperación que nos lleven a sensibilizar a la opinión pública marroquí, española y comunitaria de la pertinencia de renovar el acuerdo de pesca, así como de mejorar las

condiciones técnicas que permitan un mejor aprovechamiento del mismo".

Este primer encuentro, al margen de debatir las grandes cuestiones de fondo o la filosofía a desarrollar en las relaciones entre ambos países en el sector, abordó igualmente aspectos más concretos que afectan a la política de pesca.

En esa línea, los representantes de los dos países analizaron la legislación que se aplica en la actualidad a las empresas mixtas en el sector de la pesa y que suponen la existencia de más de 180 barcos de bandera marroquí y capital español. El sector ha reclamado comprensión y flexibilidad a las autoridades de Marruecos para no limitar su actividad comercializadora y exportadora. En materia de gestión de recursos, se analizó la iniciativa Halieutis para la gestión de los mismos puesta en marcha por el gobierno de Rabat y que contempla su apuesta por el desarrollo de planes de ordenación para las diferentes especies. Desde este encuentro se ha reclamado a las autoridades de ese país que los planes se apliquen también a la flota artesanal que opera dentro de las seis millas por ser en esa franja donde se reproducen las especies y no tendría sentido hacerlo solamente fuera de esas aguas.

La celebración de este encuentro en Tánger se hizo coincidir con la destrucción de redes de deriva en el puerto de esta ciudad en el marco de las exigencias de los organismos internacionales para prohibir totalmente su utilización antes del fin de 2011. Para la destrucción de este tipo de redes, Marruecos cuenta con 13,5 millones de euros de los que cinco proceden de los fondos comunitarios. Esta medida afecta a casi 260 pesqueros marroquíes que antes de fin de año deberán desguazarse o cambiar sus artes de pesca.

Para el vicepresidente de Cepesca, Pedro Maza, esta destrucción supone una acción importante en cuanto la misma permite comprobar que se están destinando efectivamente los fondos comunitarios para el cumplimiento de este tipo de compromisos. En el caso de la flota española, las redes de deriva están prohibidas y no se utilizan desde 1990. Por ese motivo, para el representante español es indispensable que todos los países, comunitarios y no comunitarios, cumplan con esas exigencias si realmente se quieren preservar los recursos de la pesca y asegurar una actividad rentable y sostenible. Pedro Maza señaló que, si no se pone fin al uso de las redes de deriva, tampoco se acabará con la competencia desleal para unas flotas que comparten las mismas aguas. ■

Ambas partes se comprometen a defender los intereses del sector ante las autoridades de los dos países, en los organismos internacionales y ante la Unión Europea

V. M.



Plataformas petrolíferas

MEDITERRÁNEO, un mar de alto riesgo

La explotación de los recursos -en este caso, petrolíferos- se realiza cada vez en lugares más remotos y de difícil acceso. El agotamiento de los yacimientos hace que las prospecciones se aborden, como en el mar a mayores profundidades y, en no pocos casos, con escasas o insuficientes medidas de seguridad. El reciente accidente ocurrido en el Golfo de México y, salvando las distancias, los cuatro prácticamente consecutivos acaecidos en Tarragona, ponen de manifiesto los riesgos a los que se aventuran las empresas o los que se subestiman en la obtención de gas o petróleo. Los peligros de vertidos en el mar son de más difícil control que en tierra, con un gran impacto ambiental y graves repercusiones sobre las industrias turística y pesquera. Pero esto no frena su explotación, como lo atestiguan, en cuanto a España, los estudios para realizar nuevas perforaciones en el Mediterráneo y frente a las costas gallegas. Este es el panorama más cercano a nosotros y algunas de las medidas que plantean la Unión Europea y las organizaciones ecologistas Oceana y Greenpeace.





Oceana/Carlos Suárez.

De vez en cuando, algún suceso viene a encender las alarmas que advierten de que se están sobrepasando los límites. Unos límites, como en el reciente accidente de la plataforma Deepwater Horizon, de British Petroleum, ocurrido el 20 de abril del pasado año 2010 en el Golfo de México, donde se puso de relieve que no se disponían de técnicas de seguridad suficientes y eficaces para evitar una catástrofe en una plataforma que trabajaba a 1.525 metros de profundidad. Incluso, como destaca a MAR Sara Pizzinato, responsable de la campaña de Petróleo de Greenpeace, *desatendiendo a sus propias obligaciones de mantenimiento de seguridad*, ya que no se reparó un sistema que estaba averiado y que era clave para detectar un vertido, como se ha puesto de manifiesto en los informes elaborados por el gobierno de los EE.UU.

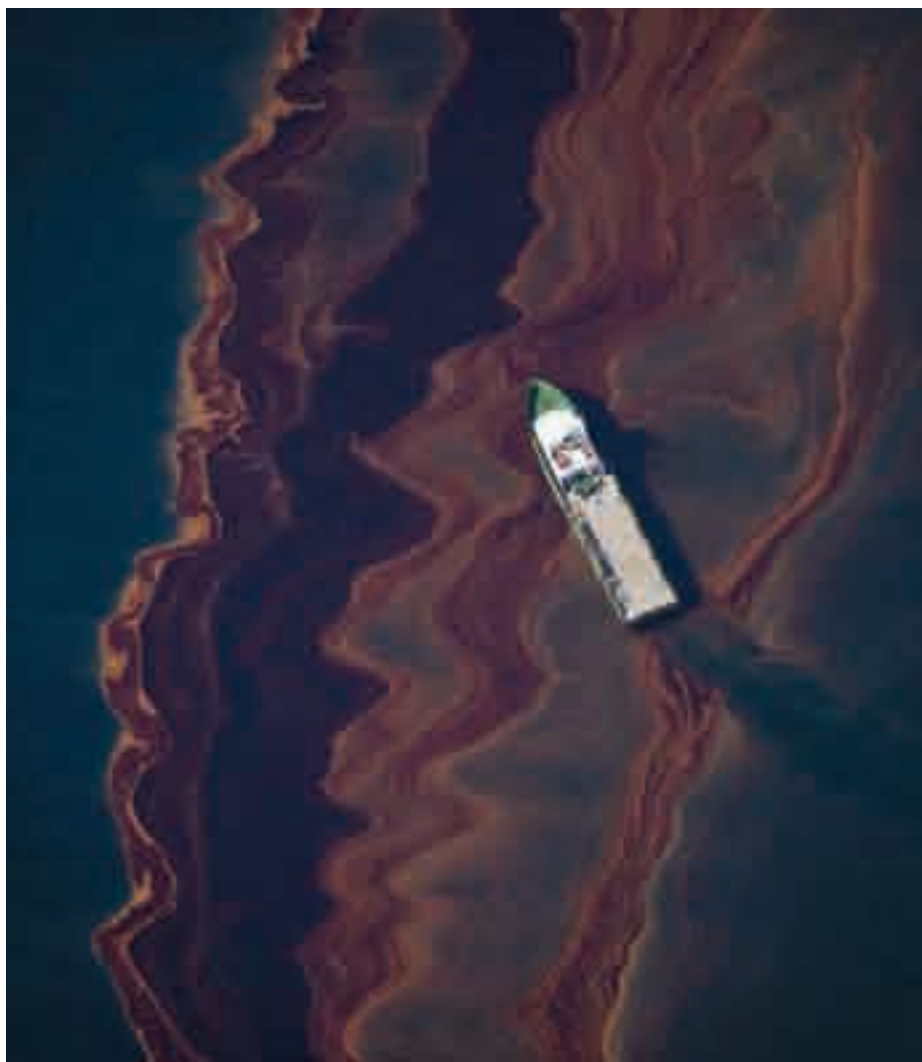
Tras el vertido de millones de litros de crudo, que han inundado ecosistemas de gran valor ecológico y arrasado una importante zona de pesca, queda en evidencia, una vez más, a qué se le da importancia y si se está dispuesto a aprender de los errores. Por un lado, el presidente de los Estados Unidos de América, Barack Obama, hacía recaer toda la responsabilidad del vertido en British Petroleum (BP), pero poco o nada se decía de por qué esta compañía estaba trabajando a profundidades donde, como se reconoció, no disponía de la tecnología necesaria que garantizara una inmediata actuación para solucionar cualquier eventualidad.

Por otro lado, el vertido desde esta plataforma no puede ocultar los que se vienen produciendo en todo el mundo producto de la falta de inversiones en seguridad, fruto de la búsqueda de los mayores beneficios posibles sin tener en cuenta las consecuencias. Un buen ejemplo es lo que está ocurriendo en el

Greenpeace y Oceana destacan la tremenda sobreexplotación a la que está sometido el Mediterráneo, una valoración similar a la que realiza el propio comisario de Energía Günther Oettinger, que incluye al Báltico entre las aguas del litoral europeo más explotadas



Ave muerta a causa del vertido del buque Fedra en Punta Europa, Gibraltar. Oceana/José Renedo.



Vertido en el Golfo de México. Greenpeace

ría Níger y las actuaciones de la compañía estadounidense Exxon Mobil. Esta compañía lleva, desde hace años, provocando la contaminación en el río Níger (entre 2006 y 2010 hay registradas más de 2.400 fugas, estimándose en casi 40.000 toneladas de crudo las que se vierten cada año en las costas de Nigeria; el equivalente al vertido del Exxon Valdés en las costas de Alaska, pero todos los años). La respuesta a por qué no se denuncia esta situación puede residir en que de allí los USA obtienen el 40% de su petróleo, y Nigeria, el 85% de sus ingresos.

DEL GOLFO AL MEDITERRÁNEO

Pero la Exxon no está sola. La empresa angloholandesa Shell reconoció, en 2009, haber derramado unas

14.000 toneladas de hidrocarburos en esta zona, la gran mayoría en el delta del Níger. A pesar de que la empresa dice ser respetuosa con el medio ambiente, Amnistía Internacional ha denunciado precisamente lo contrario, señalando que en ese año, como indemnización por los vertidos, la empresa pagó 3 millones de euros en total. Y con eso lo arregló todo. Amnistía Internacional señala, además, que ni el gobierno de Nigeria ni las petroleras están vigilando los efectos de la contaminación por petróleo sobre los humanos.

Volviendo al desastre del Golfo de México y a las plataformas petrolíferas, cualquiera pensaría que tras un desastre como el vivido allí, la compañía BP estaría puesta en cuarentena

por el resto del mundo. Pues no. Tal y como se anunció recientemente, el gobierno ruso ha autorizado que realice perforaciones en el mar de Kara. La búsqueda del “oro negro” hace que se olviden los riesgos. Aunque siempre hay lugar para alguna excepción: Dinamarca acaba de denegar el permiso a BP para que perforo pozos en Groenlandia “debido a la ausencia de rigor en sus protocolos de seguridad”.

El Mediterráneo no es el Golfo de México, pero las plataformas que pueblan sus aguas tienen una capacidad superior a la Deepwater Horizon. Tan solo en aguas italianas, en los últimos cincuenta años se han perforado 1.653 pozos. Marruecos también está buscando petróleo a pocas millas del Estrecho en tres campos marinos con 28 perforaciones. Argelia rastrea en aguas profundas en una decena de zonas en las que han realizado unas 200 perforaciones de prospección. Túnez, Malta, Libia, España... Todos ansían encontrar ese “oro negro”. El problema añadido es que en su búsqueda, como señala Carmen Calzadilla, responsable de la Campaña de Cambio Climático y Energía de Oceana, *debido al progresivo agotamiento de las reservas en aguas más someras o más fáciles de explotar, los países se han vuelto más osados para encontrar nuevas explotaciones, ya sea en lugares remotos, como el Ártico, o realizando perforaciones a mayores profundidades.* Unas profundidades para las que no se disponen de suficientes medidas de seguridad, *como ocurrió en el Golfo de México.*

En el Mediterráneo, según señala la propia Comisión Europea, comenta a MAR la responsable de Oceana, *en aguas libias se han realizado perforaciones a 1.500 metros y están previstas incluso a dos mil metros.* En este sentido, destacar los trabajos, aún en fase muy inicial, que se están realizando en el Gran Burato, frente a

las costas gallegas. La Xunta de Galicia ha mostrado un gran interés en que se investigue la posible existencia de bolsas de gas. Para ello, ya han estado trabajando investigadores del Instituto Español de Oceanografía a bordo del Sarmiento de Gamboa, en una zona próxima a donde permanece sumergido el Prestige. La profundidad de la posible perforación, si los estudios al final dictaminan que sí hay gas y en cantidad económicamente rentable para abordar su extracción, se halla a unos 1.700 metros de profundidad. Sin duda, una profundidad más que respetable, y en unas aguas de todo menos tranquilas.

UN MAR MUY CONTAMINADO

Y lo que se avecina en el Mediterráneo no invita a la tranquilidad. Un mar que recibe anualmente entre 400.000 y 650.000 toneladas de petróleo, aceites y residuos oleosos...

Tanto Greenpeace como Oceana, en sus declaraciones a MAR, han destacado la tremenda sobreexplotación a la que está sometido el Mediterráneo, una valoración similar a la que realiza el propio comisario

Dadas las características del Mediterráneo, un hecho como el del Golfo de México sería devastador, como señala Sara Pizzinato, y recuerda que a causa del accidente del Agip Abruzzo, en 1991, los pescadores siguen sacando chapapote en sus redes.

de Energía Günther Oettinger, que incluye al Báltico entre las aguas del litoral europeo más explotadas.

Sara Pizzinato insiste en que, dadas las características del Mediterráneo, un mar más bien tranquilo, un accidente como el del Golfo de México sería devastador. Y no es simplemente una opinión. Baste recordar, como señala la representante de Greenpeace, el accidente ocurrido en abril de 1991 en las proximidades del puerto italiano de Livorno, cuando chocaron el transbordador Moby Prince y el buque cisterna Agip Abruzzo, que transportaba 82.000 toneladas de crudo. Además de la catástrofe humana que provocó el accidente, los restos de petróleo aún lo padecen los pescadores de la zona de Liguria. *Todos los días, hasta el día de hoy, siguen sacando pescado y chapapote.*

A la contaminación proveniente de los accidentes se suma la diaria, esa contaminación silenciosa, la del día a día, proveniente tanto de los buques, ya sea la vertida por el lavado de tanques (la tercera parte del tráfico mundial viaja desde el Golfo Pérsico por el Canal de Suez y atraviesa el Mediterráneo) o debido a la práctica del *bunkering* (trasvase de combustible de una embarcación a otra en alta mar), muy practicada en la zona del Estrecho, por donde circulan unos cien mil barcos al año. Sin duda, una de las zonas de más alto riesgo, como también lo es la zona portuaria de Tarragona (con sus refinerías y plataformas petrolíferas), de actualidad por los cuatro vertidos producidos entre octubre de 2010 y enero de 2011 (ver MAR número 500, enero 2011).

A esta más que delicada situación se suma la abundancia de plataformas petrolíferas, como se señalaba anteriormente. Y las previsiones son de incrementar ese número en los próximos años por todo el Mediterráneo.



Acción de Greenpeace frente al complejo petroquímico de Tarragona. Greenpeace/Armestre



Por lo que a nuestro país se refiere, ya se han autorizado investigaciones en busca de petróleo y gas en aguas de Málaga, Asturias y Canarias; y están pendientes las solicitudes de las prospecciones frente a las costas valencianas, granadinas y almerienses. *Una auténtica locura*, en palabras de Sara Pizzinato, tanto por el peligro que supone abrir nuevos puntos negros en este mar cerrado y, por lo tanto, muy vulnerable en caso de vertido, como ya se pudo comprobar con el accidente del Agip Abruzzo antes reseñado-, como por la escasa importancia de los yacimientos, como es el caso español. Por ello, la representante de Greenpeace señala que entiende menos este afán de seguir corriendo riesgos para una cuantía que, si se adoptaran medidas de eficiencia energética, estableciendo un estándar de consumo se podría reducir éste en una cuantía muy superior a lo que se va a extraer.

Algunos de estos proyectos están en fase muy avanzada. De hecho, en la zona de Tarragona Repsol espera obtener la autorización de dos

Carmen Calzadilla muestra el rechazo de Oceana a la apertura de nuevos pozos ya que, además de los riesgos de vertido, eso indica que se sigue apostando por energías contaminantes.

nuevos pozos que se encuentran a la espera del dictamen de impacto ambiental que tiene que emitir el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (informe que se verá retrasado por la petición del Gobierno para que Repsol amplíe la información sobre los nuevos pozos). La situación se ha visto complicada por los recientes vertidos producidos en Tarragona, que han puesto en entredicho la seguridad existente (Repsol ha comunicado su decisión de destinar unos 130 millones de euros para subsanar los problemas que se han registrado en la zona), con el añadido de que se encuentran en áreas próximas a *zonas de especial sensibilidad debido a su riqueza biológica, a espacios protegidos o valiosas zonas de pesca y de importancia turística*, como destaca la representante de Oceana, Carmen Calzadilla. *Ha habido muchas fugas debido a fallos de seguridad.*

Sara Pizzinato hace hincapié en que lo ocurrido en Tarragona no es *la falta de una cultura de seguridad en materia ambiental* (de Repsol, en este caso, pero que hace extensible al resto de estas empresas que priman los beneficios sobre la seguridad, poniendo como ejemplo el caso del Golfo de México, ya reseñado anteriormente). Recuerda, la responsable de Greenpeace, que en 2001 Repsol quería cerrar la plataforma de Casablanca, *la misma que sigue funcionando a día de hoy, y a la que estarían conectados los dos nuevos pozos* [que pretende la petrolera que le sean autorizados] *por tuberías subterráneas. Greenpeace hizo una campaña para evitar que Repsol hundiera la plataforma en el mar, como era su intención. Pedíamos que fuera desmantelada y se achatarrara en tierra. Desde entonces, prácticamente, no se han realizado inversiones importantes en la plataforma ni en las instalaciones que la conectan a la costa. Los ac-*



El Sarmiento de Gamboa fue utilizado para las prospecciones sísmicas y la toma de muestras geológicas y biológicas en el Gran Burato, Galicia.

cidentes habidos son el resultado de esta dejadez. Se están produciendo dos o tres al año.

Oceana, por su parte, ha pedido fuertes medidas de control para los pozos existentes en la zona de Tarragona, al tiempo que también recuerda que ya se han producido más fugas, como las registradas en mayo y junio de 2009. Zonas próximas, además, al Delta del Ebro y a varios parques naturales donde habitan cetáceos, tortugas y especies de interés comercial como anchoas, lubinas y gambas.

NUEVOS PROYECTOS

Pero no es sólo en Tarragona. Hay muchos otros puntos del litoral español que están siendo estudiados de cara a la posible extracción de gases o petróleo, como ya se ha dicho. Uno de estos puntos es la Comunidad Valenciana, donde la empresa escocesa Cairn Energy ha sido autorizada para realizar una serie de prospecciones en busca de petróleo en las zonas de Sagunto y Gandía. Solicitadas desde 2006, se han autorizado con los consiguientes planes de trabajo por un plazo de seis años a contar desde este mismo año. En 2015 están previstas las dos primeras perforaciones y, en 2016, las cuatro restantes. Además de los preceptivos informes de impacto ambiental, a la empresa se le exige un plan de gestión de medidas preventivas, así como un protocolo para actuar en caso de producirse una contaminación por hidrocarburos.

En este caso, las autoridades locales y de la Comunidad Autónoma se están movilizando para detener estos proyectos, aunque algunos señalan que ello se debe más a su enfrentamiento con el Gobierno Central, de distinto signo político, que a una política diferente sobre energía, como se desprende de las prospecciones que se están efectuando en Galicia. Lo cierto es que se han solicitado in-



Restos del vertido del buque Fedra en Punta Europa, Gibraltar. Octubre 2008. Oceana/Jesús Renedo.

formes, como el realizado por el catedrático José C. Serra Peris, de la Universidad Politécnica de Valencia, que incide en el riesgo que conllevan las operaciones de exploración, explotación y desmantelamiento para el medio ambiente.

Y es que los efectos sobre el medio se inician en la fase de prospección sísmica. Así se desprende de un estudio anterior, realizado en 2002 por la bióloga marina Natacha Aguilar y el catedrático de Oceanografía Biológica de la Universidad de La Laguna de Tenerife, en el que se destaca cómo “las emisiones acústicas de las prospecciones sísmicas presentan un fuerte impacto sobre las pesquerías, relacionado con cambios de comportamiento de los peces” y precisa, además, que “los peces óseos son particularmente vulnerables a los sonidos intensos debido a la existencia en la mayoría de ellos de una vejiga natatoria llena de aire”. En concreto, el informe habla de que dichos cambios afectan a la accesibilidad a ser capturados (en algunos casos, se habla de una reducción de hasta el 50% de las capturas), a daños en la vejiga natatoria... aunque destaca que estos daños son incluso mayores en los mamíferos marinos.

La responsable de Greenpeace se refería a ello en términos similares, al destacar la importante incidencia que estos sonidos pueden tener en los órganos internos de los cetáceos si se hallan en un radio de unos 20 kilómetros. *En todo el proceso hay graves efectos sobre la fauna y la flora.* Sara Pizzinato también se refirió a los lodos, los vertidos cuando se empieza a “pinchar”, como ha ocurrido en Tarragona. *Cuando se empiezan a hacer las catas de petróleo, ese petróleo se pasa por un quemador..., pero como es petróleo mezclado con agua y con aire, si la concentración de estos últimos elementos supera ciertos límites el quemador se apaga y ese petróleo cae al agua y se originan manchas.*

LA POSICIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA

Como ya se señaló, el comisario europeo de Energía también opina que el Mediterráneo está sobreexplotado a fin de satisfacer los mercados energéticos... y aún lo estará más en el futuro. Por ello, la Comisión Europea remitió al Parlamento un comunicado en el que se recomendaba la



adopción de una normativa específica para las plataformas. Nuestras interlocutoras coinciden en destacar que, en un principio, el comisario Günther Oettinger llevó a cabo, a finales del pasado año, una petición de moratoria en todas aquellas licencias para la extracción de petróleo que no cumplieran las debidas medidas de seguridad. Carmen Calzadilla comenta que esta intención quedó finalmente en un *endurecimiento de las medidas de seguridad*, y ahora se está a la espera de que eso se convierta en un paquete legislativo.

En términos similares se expresa Sara Pizzinato, quien matiza que esas medidas van dirigidas especialmente a las plataformas en aguas profundas europeas, a fin de que las empresas tengan una fianza para poder responder a los problemas causados por sus accidentes. Explica que esta situación es muy

Las emisiones acústicas de las prospecciones sísmicas presentan un fuerte impacto sobre las pesquerías, relacionado con cambios de comportamiento de los peces, según un informe de 2002 de la Universidad de La Laguna.

diferente en cada país europeo. En España, paliar los efectos corre a cargo de dinero público. *Lo que está por ver ahora es la cuantía de esa fianza y qué pasaría si no fuera suficiente, ¿quién correría con los gastos?*

De momento, habrá que esperar a las nuevas medidas, al igual que sobre el futuro de las nuevas prospecciones en el área de Tarragona. Tanto Oceana como Greenpeace ya han hecho constar su posición contraria a que se abran nuevos pozos. Hay que buscar nuevas fuentes de energía menos contaminante. Europa debería tener más en cuenta estas nuevas energías, tanto por la salud del Mediterráneo (al que llega un 15% de los vertidos de hidrocarburo del planeta), como por la del propio planeta, por los problemas de CO₂, el calentamiento global, la acidificación de los mares... Motivos no faltan. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Petrolero de bandera liberiana descargando en la monoboya de Mazagón, de Cepsa, en Huelva. Agosto 2009. Oceana/Manuel Cornax

Repsol YPF se reúne con los pescadores de Tarragona

La cofradía quiere información y compensaciones económicas



Los pescadores de Tarragona se reunieron con Repsol YPF para negociar compensaciones económicas que palien los efectos de los últimos vertidos y establecer un calendario que evalúe las consecuencias que tendrá la instalación de dos nuevos pozos en aguas en las que faena la flota dedicada a la captura de la gamba. La reunión con el patrón mayor de la Cofradía de Tarragona y la posterior mantenida con responsables políticos de la zona podrían enmarcarse en un cambio de estrategia de la multinacional que ponga fin al cerco informativo y termine con su técnica de recurrir constantemente para eternizar los procesos abiertos en los distintos juzgados por los vertidos en las instalaciones que tiene en el puerto y en la costa.



Los pescadores de la Cofradía de Tarragona añaden a las fatigas que de por sí tiene la explotación de los recursos marinos los problemas que supone compartir esas aguas con la empresa Repsol YPF que desde hace décadas se dedica a la explotación de recursos petrolíferos en la misma zona en la que los pescadores llevan a cabo sus capturas.

Los vertidos ocurridos recientemente tanto en el pozo Casa Blanca, situado a 53 kilómetros de la costa de Tarragona frente a las costas del Del-

Repsol invertirá 130 millones de euros en los próximos cuatro años para mejorar las instalaciones de seguridad de sus instalaciones de Tarragona

ta del Ebro, como en el pantalán, ambos propiedad de la petrolera Repsol YPF, han creado alarma social. Para aminorar el descredito que esta alarma supone en el discurso de responsabilidad social que trata de difundir la compañía, su presidente, Antonio Brufau, se ha reunido con responsables políticos de la zona para anunciar inversiones que reduzcan el riesgo de vertidos y calmen los ánimos tanto de los agentes turísticos como de los pescadores ya que la petrolera tiene la intención de abrir dos nuevos pozos marinos, Montazo D-5 y Lubina-1, que estarían conectados con la plataforma para quintuplicar su producción en la zona, que, a su vez supondría el 40 por ciento de la producción nacional.

Con el objetivo de calmar las aguas, Repsol invertirá 130 millones de euros en los próximos cuatro años para mejorar la seguridad de sus instalaciones

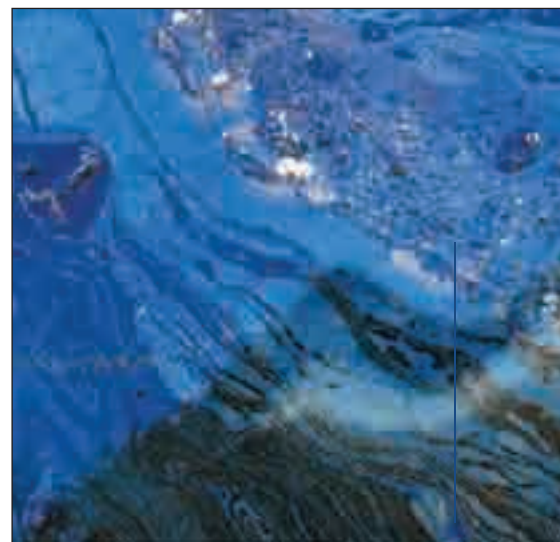


de Tarragona. Por un lado, la multinacional invertirá 50 millones de euros en dos años para actualizar los mecanismos instrumentales, de seguridad, de revisión y de mantenimiento de la plataforma Casablanca. Los otros 80 millones serán para sustituir los oleoductos que unen el rack, la monoboya y el pantalán de Repsol, situado en el puerto, con la petroquímica.

En la reunión que mantuvieron el presidente de Repsol y su delegado para Tarragona, Josep Beltrán, con el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Tarragona, Esteve Ortiz, Brufau intentó tranquilizar al representante de los pescadores por los problemas habidos en la zona del mar compartida subrayado que su intención es que *cuando haya algún problema, intentaremos ponernos de acuerdo y compensarlos.*

Por su parte Esteve Ortiz, como ha comentado a esta revista, expresó en

la reunión el malestar de los pescadores por el cerco informativo establecido por Repsol. Valga como ejemplo de la falta de información el vertido de entre 60 y 180 metros cúbicos de crudo ocurrido del pasado 22 de diciembre en la plataforma Casablanca,



OCEANA. Juan Cuetos



“La cofradía cumple una función social muy importante y la gamba es nuestro petróleo”.
(Esteve Ortiz)

plataformas; pero quieren verse compensados por las pérdidas ocasionadas por la caída de las capturas tanto de pescado azul (sardina principalmente) y de gamba, ya que la instalación de los nuevos pozos sería en la zona donde la flota captura la gamba.

Aunque desde la cofradía no puedan establecer una conexión directa entre la reducción del volumen de capturas con las prospecciones y los vertidos periódicos de derivados del petróleo que se producen en la zona, existen estudios científicos que han analizado su impacto en distintas pesquerías como han constatado facultativos de la Universidad de la Laguna de Tenerife mostrando el impacto de las emisiones acústicas de las prospecciones sísmicas en determinadas pesquerías. Esto se debe, según el estudio, a que los peces óseos son más vulnerables a los sonidos intensos al tener la mayoría de ellos una vejiga natatoria llena de aire. Por tanto, este y otros estudios avalarían las sospechas de los pescadores al achacar la reducción de sus capturas al hecho de compartir su zona de captura con la petrolera. La reducción de capturas afecta principalmente a la flota arrastrera formada por 43 embarcaciones (21 de entre 8 y 20 GT y 22 de entre 20 y 190 GT) que emplean a más de 250 tripulantes.

COMPENSACIONES ECONÓMICAS

Por otro lado, no parece desacertado pensar que la multinacional también cuenta con datos a este respecto cuando la cofradía es la única entidad que ha recibido indemniza-

del cual, el responsable de la cofradía se enteró por los medios de información, cuando, como recalca Ortiz, el vertido se produjo en la zona en la que el fondo cae en picado creando un barranco en el que los pescadores extraen la gamba y cuando nos

enteramos, algunos barcos que estaban a punto de salir a faenar. En este caso, ni desde la Subdelegación del Gobierno en Tarragona ni desde la empresa se informó a la cofradía de que había habido un vertido y ni de que se habían colocado barreras de contención.

IMPORTANCIA SOCIAL

Otro aspecto que planteó Ortiz a Brufau en la reunión es la importancia social que tiene una cofradía. Es evidente, según Ortiz, que Repsol es una potencia económica muy importante no comparable con la cofradía, pero la cofradía cumple una función social muy importante y la gamba es nuestro petróleo. La gamba y otras especies son la riqueza de un sector que alimenta a muchas familias. Los pescadores son conscientes de la importancia económica que podría suponer la instalación de las nuevas





Greenpeace

ciones para paliar los efectos de un vertido. Es el caso de la monoboya ocurrido en octubre de 2007 cuando una tubería submarina se abrió durante el atraque de un petrolero en el pantalán de Repsol.

Entonces el pósito recibió 250.000 euros como compensación, que los órganos directivos están empleando —tras escuchar a los socios durante una asamblea general— en pagar las multas que la justicia ha ido imponiendo a los armadores que utilizaron sus barcos para cerrar el puerto de Tarragona en 2005. Este año, debido a que la situación económica de la Generalitat no la ha permitido adelantar el dinero del paro de los tripulantes durante la parada biológica como había hecho hasta ahora, la cofradía ha utilizado parte de las indemnizaciones para adelantarlo. En el caso de las embarcaciones de palangre o trasmallo que no tienen paradas biológicas, los barcos han recibido una cantidad estipulada. Otra parte de aquel dinero se ha dedicado a mejorar las instalaciones de la cofradía.

Ahora, Ortiz, tras la reunión con Brufau y Beltrán a mediados de enero, espera recibir una contestación del delegado de Repsol en Tarragona sobre la petición de los pesca-

“Cuando haya algún problema, intentaremos ponernos de acuerdo y compensarlos”. (Antonio Brufau)

dores para compensar los últimos vertidos. En caso afirmativo, el pósito recibiría una compensación de 200.000 euros por los últimos vertidos. La forma de pago y la distri-

bución serían establecidos en una asamblea general.

Otro capítulo será como se establecen las indemnizaciones derivadas del impacto de los dos nuevos pozos en las aguas (entorno a 400 brazas o 640 metros de profundidad) en las que la flota de ocho o diez embarcaciones que se dedican a la gamba han pescado siempre. A parte de estas compensaciones, desde la cofradía esperan que se realicen investigaciones científicas para determinar el impacto de las manchas.

LA COFRADÍA FRENTE A REPSOL

Hasta el presente, la sensación de los pescadores es la de estar sólo frente a la petrolera, ya que las autoridades políticas se han mantenido al margen esperando a que tras los distintos incidentes las aguas se fueran “calmando” y “limpiando”. Así, desde la Delegación del Gobierno en Tarragona se comunicó que la mancha de 1.900 hectáreas producida por el vertido del pasado 22 diciembre en la plataforma Casablanca al dejar descuidadamente una válvula abierta se había alejado de las costas ayudada por un viento favorable y que unas condiciones meteorológicas óptimas habían ayudado la evaporación del



crudo. Los pescadores han denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo en vez de limpiar el petróleo lo disuelven con productos químicos para que desaparezca de la superficie; pero se preguntan sobre el efecto que puedan tener en las pesquerías de las que viven muchas familias los productos químicos usados en la "limpieza" y el crudo que se posa en el fondo que en ocasiones aparece en sus redes.

De acuerdo con estudios realizados sobre los riesgos de la prospección submarina tanto las mezclas de minerales y productos químicos que se utilizan en las perforaciones como los productos utilizados para limpiar los vertidos de crudo generan un producto oleoso perjudicial para la fauna de los fondos produciendo cambios significativos en un área próxima a veinte kilómetros cuadrados.

Tampoco son optimistas respecto de las diligencias abiertas en los distintos juzgados de instrucción de Tarragona pues a los constantes recursos de la multinacional petrolera se añade los constantes cambios de jueces, que supone tener que familiarizarse con una documentación compleja y hermética. Hasta la fecha, de todas las diligencias abiertas en los distintos juzgados, se ha resuelto únicamente una, que ha concluido con el archivo del proceso.

Al cierre de este número el responsable de la cofradía todavía no había recibido respuesta del delegado de Repsol sobre las peticiones de los pescadores propuestas en la reunión de enero, aunque confía en la actitud constructiva que percibió. La cuestión pendiente es sí la cofradía tiene entidad suficiente y cuenta con medios para exigir a una de las grandes petroleras que piense no sólo en su beneficio económico sino también en el impacto ambiental y las repercusiones de los vertidos en la pesca y el turismo de la zona. ■

J.M.S.



OCEANO A. Juan Cuetos

NEGRA CRONOLOGÍA DE VERTIDOS

- **12 de febrero 2004.** Vertido en la plataforma Casablanca. Ni la empresa ni los representantes de las distintas administraciones informaron sobre la cantidad derramada ni las causas.
- **8 de octubre 2004.** Vertido de sulfato de amonio en Repsol Química en la desembocadura del río Francolí en el Puerto de Tarragona.
- **31 de agosto 2006.** Escape en el pantalán de entre 5 y 20 toneladas de petróleo que afectó a las playas de Tarragona como la de la Pineda.
- **5 de enero 2007.** Vertido producido por una descarga de Repsol en el Puerto de Tarragona.
- **23 de octubre 2007.** Monoboya de Repsol. Vertido de 500 litros de crudo producido en la tubería submarina que sufrió daños durante el atraque de un petrolero. Existen diligencias abiertas en los Juzgados de Tarragona.
- **9 de septiembre 2008.** Gabarra Savinosa. Vertido de 200 toneladas por el hundimiento de la gabarra en el puerto. Existen diligencias abiertas en los Juzgados de Tarragona.
- **1 de junio de 2009.** Vertido producido de 120 toneladas de crudo y cerca de 20 toneladas de aceite en la plataforma de sondeo durante unas prospecciones. Existen diligencias abiertas en los Juzgados de Tarragona.
- **13 de febrero de 2010.** Vertido en la desembocadura del río Francolí. A pesar de la escasa información sobre este episodio también se han abierto diligencias en los Juzgados de Tarragona.
- **11 de octubre de 2010.** Vertido de crudo de 140 hectáreas provocado por Asesa en las costas de Tarragona (Asfaltos Españoles SA, empresa participada al 50% por Repsol y Cepsa). El caso fue investigado por la fiscalía.
- **22 de diciembre de 2010.** Vertido de entre 60 y 180 metros cúbicos de crudo en la plataforma Casablanca.
- **9 de enero 2011.** Vertido por fuga en las tuberías del pantalán de Repsol. La mancha afectó a la costa de la Pineda.
- **12 de enero 2011.** Vertido de 7.000 litros de carburante por la colisión de dos buques en el puerto.

Acuerdo Social y Económico

TRIUNFÓ EL DIÁLOGO SOCIAL



De izquierda a derecha, Juan Rosell, Ignacio Fernández Toxo, José Luis Rodríguez Zapatero, Valeriano Gómez, Cándido Méndez y Jesús Terciado.

Las palabras “progresivo”, “gradual” y “flexible” desbloquearon el diálogo social que, durante dos años y medio y, pese a los esfuerzos de los interlocutores sociales y el gobierno, no llegó a buen puerto.

En el pasado mes de diciembre se abría una nueva etapa. El presidente del gobierno se implicó personalmente en las negociaciones. Valeriano Gómez, recién estrenado ministro de Trabajo, y hombre

“El acuerdo alcanzado genera confianza y paz social”. (José Luis Rodríguez Zapatero).

concedor “hasta del último rincón del departamento”, según palabras pronunciadas en su toma de posesión, aportaba el conocimiento de los entresijos de las materias enmarcadas en el diálogo social. Y, los interlocutores sociales, representados al máximo nivel por Cándido Méndez (UGT), Ignacio Fernández Toxo (CC OO), Juan Rosell (CEOE) y Jesús Terciado (CEPYME), se volcaron para cerrar un ambicioso acuerdo. En algunos momentos

los vicepresidentes Alfredo Pérez Rubalcaba y Elena Salgado se sumaron a las conversaciones. Reuniones a dos y tres bandas, y negociaciones maratónicas que se prolongaban hasta altas horas de la madrugada, desembocaron en el denominado Acuerdo Social y Económico. Lo que no se había logrado en dos años y medio, se cerraba en poco menos de dos meses. Un pacto que se suma a otros igual de trascendentales como Los Pactos de la Moncloa, en 1977, y el Acuerdo Económico y Social (AES) en 1984.

DECLARACIONES

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, manifestó que “el acuerdo alcanzado genera confianza y paz social por el compromiso de los interlocutores sociales”. También puso de manifiesto que “la recuperación del diálogo social, con sindicatos y empresarios, es uno de los grandes activos que distinguen a España en los procesos de reformas estructurales que protagonizan los países de la Unión Europea frente a la recesión económica”. También dijo que la refundación del diálogo social es un objetivo estratégico en el punto de partida de la recuperación económica. “Vamos a demostrar –subrayó– que estamos en ese grupo de grandes naciones que saben ponerse en pie y volver a caminar después de una seria dificultad”.

Por su parte, Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración, no dudó en calificar el acuerdo como “histórico” e indicar que se había logrado llevar a cabo “la mayor reforma de las pensiones de nuestra historia democrática y, gracias a ella, evitaremos la quiebra del sistema en quince años”.

El secretario general de UGT, Cándido Méndez, dijo que el acuerdo es un buen instrumento para luchar contra la crisis y un remedio eficaz. “Frente a quienes pretendían considerar que la obediencia debida a los mercados es la única manera de combatir la crisis. La cifra de paro adversa pone de manifiesto hasta qué punto había que salir de la inercia de las medidas unilaterales del Gobierno”. Y fue contundente cuando indicó que “nadie me habrá oído hablar de éxito, sino de responsabilidad”.

“Los interlocutores sociales han contribuido a crear las condiciones necesarias para lograr este acuerdo”.
(Valeriano Gómez).

El secretario general de CC OO, Ignacio Fernández Toxo, afirmó que “la trascendencia de la reforma de las pensiones, el pilar básico que sustenta el pacto, es similar a la de los tres acuerdos anteriores sobre reformas de la Seguridad Social”. También argumentó que estaba convencido de que “en la negociación colectiva hay más potencial para mejorar la competitividad de la economía española que en cualquier reforma laboral”.

Juan Rosell no pudo estrenar con más fortuna su cargo como presidente de la CEOE. “El pacto no es sólo un titular, sino que tiene un contenido importante”, afirmó con contundencia. Además se refirió a la necesidad de cambiar la negociación colectiva, una materia que abordan sindicatos y empresarios aunque no hay que decir que no funciona.

El presidente de las pequeñas y medianas empresas (CEPYME), Jesús Terciado recaló que “el acuerdo es lo suficientemente importante para firmarlo”. Hizo especial mención a la falta de financiación, “una de las reivindicaciones más insistentes de las pequeñas y medianas empresas desde que comenzó la crisis”.

ACUERDO SOCIAL Y ECONÓMICO

El acuerdo alcanzado entre el gobierno y los interlocutores sociales se plasmó en un documento que lleva por título “Acuerdo Social y Económico, para el crecimiento, el empleo y la garantía de las pensiones”. A lo largo de 37 páginas desarrolla cinco apartados: Pensiones (Acuerdo para la Reforma y Fortalecimiento del Sistema Público de Pensiones); Acuerdo sobre Políticas Activas de Empleo y otras materias de índole laboral; Acuerdo sobre Política Industrial, Política Energética y Política de Innovación; Compromiso bipartito entre el Gobierno y las Organizaciones Sindicales para el tratamiento de cuestiones relativas a la Función Pública y Acuerdo bipartito entre las Organizaciones Sindicales y Empresariales sobre criterios básicos para la reforma de la negociación colectiva.

En la introducción todos apuestan por el Diálogo Social. Textualmente: “El Diálogo Social ha sido desde la transición a la



Firma del Acuerdo Social y Económico.

democracia uno de los elementos que han contribuido a configurar, de manera decisiva, la regulación de nuestro sistema social y laboral. Forma parte esencial, por tanto, de la historia de nuestras relaciones laborales democráticas y ha sido fundamental en el proceso de consolidación y desarrollo de nuestro Estado social y democrático de Derecho”.

REFORMA DE LAS PENSIONES

¿De qué sirven las pensiones si el sistema quiebra en 15 años? Esta reflexión de Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración, condensa en pocas palabras la necesidad de reformar el sistema público de pensiones. El desafío demográfico y el aumento de la esperanza de vida de la población determinan la necesidad de modificar la edad legal de jubilación, que se

Se mantiene la posibilidad de jubilarse a los 65 años, con el cien por cien de la pensión, cuando se acredite un periodo de cotización que aumentará, gradualmente, hasta los 38 años y 6 meses.

incrementa progresivamente a lo largo de un periodo transitorio hasta los 67 años. Sin embargo, la reforma también contempla diversos supuestos en los que es posible la jubilación antes de esa edad, en coherencia con los principios de gradualidad y flexibilidad que la inspira.

La reforma establece que el derecho legal de **jubilación ordinaria** se sitúa con carácter general, en un intervalo entre 63 y 67 años. Las personas que hayan cotizado 38 años y 6 meses pueden jubilarse a los 65 años. Para el resto, la edad de jubilación se fija en 67 años. Sin embargo, el paso de los 65 y 67 años se aplicará “progresivamente” en el periodo comprendido entre 2013 y 2027, con un ritmo de un mes por año hasta 2018 y de dos meses por año desde 2019 a 2027. La cotización

de 35 a 38 años y 6 meses para acceder a la jubilación a los 65 años se lleva a cabo en un periodo transitorio iniciado en 2013 y finalizado en 2027, con una cadencia de tres meses por año.

En cuanto a la **jubilación anticipada** los trabajadores podrán jubilarse de forma voluntaria a partir de los 63 años de edad con un mínimo de 33 años de cotización, con una penalización anual del 7,5 por ciento por año de anticipo sobre la edad ordinaria de jubilación en cada caso. La edad mínima mencionada podrá ser reducida a los 61 años en el caso de venir motivado por situaciones de crisis. También podrán jubilarse antes de los 67 años las madres que hayan interrumpido su vida laboral para el cuidado de hijos (9 meses por hijo, con un máximo de 2 años).

Respecto a la **jubilación parcial** se mantiene la situación actual de acceder a ella a los 61 años. La elevación de la cotización respecto a la situación actual, se realizará progresivamente en un periodo de 15 años desde la entrada en vigor de la reforma.

La **jubilación especial** a los 64 años desaparece en el momento de aplicación de la nueva norma.

Sobre el **periodo de cómputo** para fijar la cuantía de la pensión, se pasará de 15 a 25 años. La elevación se realizará progresivamente a razón de un año desde 2013 a 2022. Los trabajadores despedidos podrán aplicarse periodos de cómputos más amplios para evitar perjuicios por la reducción de sus bases de cotización al final de su vida laboral.

El acuerdo también contempla una serie de incentivos calculados por cada año adicional trabajado. Para periodos de cotización inferiores a 25 años el incremento será del 2 por ciento anual a partir de los 67 años de edad. Entre 25 y 37 años de cotización el incentivo se eleva al 2,75 por ciento y para los que tengan la carrera laboral completa será del 4 por ciento anual.

Para mejorar la protección de los **jóvenes en formación**, que entran en el mundo laboral a través de programas forma-

APLICACIÓN DE ELEVACIÓN DE EDAD DE JUBILACIÓN

	Edad de jubilación en función de los períodos de cotización acreditados	
	Menos de 38 años y 6 meses cotizados	38 años y 6 meses o más cotizados
Durante año 2013	65 años y 1 mes	65
Durante año 2014	65 años y 2 meses	65
Durante año 2015	65 años y 3 meses	65
Durante año 2016	65 años y 4 meses	65
Durante año 2017	65 años y 5 meses	65
Durante año 2018	65 años y 6 meses	65
Durante año 2019	65 años y 8 meses	65
Durante año 2020	65 años y 10 meses	65
Durante año 2021	66 años	65
Durante año 2022	66 años y 2 meses	65
Durante año 2023	66 años y 4 meses	65
Durante año 2024	66 años y 6 meses	65
Durante año 2025	66 años y 8 meses	65
Durante año 2026	66 años y 10 meses	65
A partir de año 2027	67 años	65

RÉGIMEN TRANSITORIO DEL INCREMENTO DE 35 A 38 AÑOS Y 6 MESES EN LA JUBILACIÓN A LOS 65 AÑOS

	Período cotizado
Durante año 2013	35 años y 3 meses
Durante año 2014	35 años y 6 meses
Durante año 2015	35 años y 9 meses
Durante año 2016	36 años
Durante año 2017	36 años y 3 meses
Durante año 2018	36 años y 6 meses
Durante año 2019	36 años y 9 meses
Durante año 2020	37 años
Durante año 2021	37 años y 3 meses
Durante año 2022	37 años y 6 meses
Durante año 2023	37 años y 9 meses
Durante año 2024	38 años
Durante año 2025 y 2026	38 años y 3 meses
A partir de año 2027	38 años y 6 meses

Se incrementa progresivamente de 15 a 25 el número de años para el cálculo de la pensión.

tivos o de investigación, se cotizará a la Seguridad Social para ellos, y tendrán la protección correspondiente a un contrato formativo. En este sentido podrán formalizarse convenios especiales en ciertos casos, entre otros, la realización de programas en el extranjero. En estos supuestos se permitirá empezar a cotizar también a través de un convenio especial, incluso si no se ha cotizado previamente. Además,

ACUERDO SOCIAL Y ECONÓMICO

empleo y garantía de las pensiones



El presidente del Gobierno y el ministro de Trabajo e Inmigración, tras rubricar el acuerdo.

se puede acceder al rescate, por una sola vez y por un plazo máximo de dos años, de las situaciones en las que ahora existe obligación de cotizar pero no existió en el pasado.

IMPULSO A LA CONTRATACIÓN PARCIAL

Para desarrollar una de las medidas contempladas en el Acuerdo, el Consejo de Ministros aprobó una Plan de Choque para estimular la contratación de jóvenes y parados de larga duración mayores de 45 años. El Plan se centra, fundamentalmente, en la exención total de cuotas sociales por un año para las empresas de menos de 250 trabajadores y, para las compañías de más de 250 trabajadores la exención será del 75 por ciento. Las contrataciones a tiempo parcial, durante este año, deben tener entre el 50 y el 75 por ciento de la jornada a tiempo completo. Este plan de choque supone el abaratamiento de la contratación pero, sin duda, estimulará la creación de empleo. Para el ministro Valeriano Gómez, este Plan “contiene el paquete de estímulos más importantes que hemos puesto en vigor en España durante las últimas décadas, un paquete que no se repetirá y que estará concretado en 2011”.

NUEVA AYUDA DE 400 EUROS

El pasado 16 de febrero entró en vigor el programa de recualificación profesional de las personas que agotaron su protección por desempleo, incluido en el Plan de Choque de medidas urgentes antes mencionado.

Este programa de carácter nacional, denominado PREPARA, tiene una duración de 6 meses y está dirigido a los desempleados inscritos en las oficinas de empleo por extinción de su relación laboral que, a partir de la fecha mencionada, agoten su prestación de los subsidios establecidos en la legislación actual, o bien los hayan agotado, incluidas sus prórrogas.

Los beneficiarios tienen derecho a realizar un itinerario individualizado para mejorar sus posibilidades de incorporarse a un puesto de trabajo; participar en políticas activas de empleo encaminadas a su recualificación y a una ayuda de 400 euros, por un máximo de 6 meses, siempre que carezcan de rentas familiares superiores al 75 por ciento del Salario Mínimo Inter-

Los cambios se implantarán de modo gradual hasta 2027.

profesional que en la actualidad se eleva a 641 euros.

No podrán acogerse a este programa las que hubieran percibido prestación del Programa Temporal de Protección por Desempleo e Inserción (PRODI), así como las que hayan agotado o pudieran tener derecho a percibir la Renta Activa de Inserción, la renta agraria o el subsidio de trabajadores eventuales del Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social.

LA FORMACIÓN, PROTAGONISTA

Con esta medida, a la que se estima puedan acogerse una media de 30.000 personal al mes, se pretende proporcionar una recualificación profesional basada en políticas activas de empleo, a aquellas personas que han perdido su puesto de trabajo durante el periodo de crisis y a los que se

ELEVACIÓN DEL PERIODO DE CÓMPUTO

Elevación del periodo de cómputo (cálculo de la base reguladora)	
Referencia temporal	Tiempo computado
Durante año 2013	192 meses (16 años)
Durante año 2014	204 meses (17 años)
Durante año 2015	216 meses (18 años)
Durante año 2016	228 meses (19 años)
Durante año 2017	240 meses (20 años)
Durante año 2018	252 meses (21 años)
Durante año 2019	264 meses (22 años)
Durante año 2020	276 meses (23 años)
Durante año 2021	288 meses (24 años)
A partir de 2022	300 meses (25 años)

Para impulsar la contratación a tiempo parcial de parados, y mayores de 45 años, el plan contempla la exención total de cuotas sociales.

va a prestar especial atención, mediante su participación en acciones que combinan la orientación y la formación, con objeto de reasentarles en nuevos puestos de trabajo, sobre todo en sectores emergentes y con potencial de crecimiento. El Servicio Público de Empleo Estatal será el encargado de la concesión y pago de las medidas económicas de acompañamiento.

FORMACIÓN PERSONALIZADA

Los parados tendrán un plan de formación profesional personalizado, según la norma aprobada por el Consejo de Ministros, contemplada en el Acuerdo Social y Económico, suscrito entre el gobierno y los

agentes sociales y con la participación de las comunidades autónomas.

Según datos del Ministerio de Trabajo e Inmigración, seis de cada diez parados, tras realizar un curso de formación profesional, encuentra trabajo en un plazo de entre tres y seis meses.

El texto aprobado incluye orientaciones y objetivos para el conjunto del Estado y para cada una de las comunidades autónomas. La financiación correrá a cargo, entre otras vías, por el Fondo Social Europeo y los Presupuestos Generales del Estado.

Las principales claves de la Estrategia Española de Empleo, para reformar las políticas activas, son las siguientes: situar a los desempleados en el centro del sistema; fomentar la cultura emprendedora; fortalecer los servicios públicos de empleo, estableciendo una colaboración público-privada con agencias de colocación y entidades y empresas que intervienen en la ejecución de políticas activas de empleo, e impulsar la búsqueda de empleo, con mejores servicios, en los perceptores de las políticas activas. Las comunidades autónomas serán las encargadas de convertir las

Los parados que hayan agotado sus prestaciones recibirán una ayuda de 400 euros vinculada a la participación en cursos de formación profesional.

APLICACIÓN DE LA ESCALA DE CÁLCULO PARA ACCEDER AL 100% DE LA BASE REGULADORA DE LA PENSIÓN

Escala de cálculo para acceder a 100% de base reguladora de pensión	
Referencia temporal	Escala de cálculo
Durante años 2013 a 2019	Por cada mes adicional de cotización entre los meses 1 y 163, el 0,21 por 100 y por los 83 meses siguientes, el 0,19 por 100
Durante años 2020 a 2022	Por cada mes adicional de cotización entre los meses 1 y 106, el 0,21 por 100 y por los 146 meses siguientes, el 0,19 por 100
Durante años 2023 a 2026	Por cada mes adicional de cotización entre los meses 1 y 49, el 0,21 por 100 y por los 209 meses siguientes, el 0,19 por 100
A partir del 1 enero 2027	Por cada mes adicional de cotización, comprendidos entre los meses 1 y 248, el 0,19 por 100 y los que rebasen el mes 248, el 0,18 por 100



Valeriano Gómez explica la reforma de las políticas activas de empleo

políticas activas en acciones y medidas, así como de su propia ejecución.

FONDO PARA POLÍTICAS DE EMPLEO

Para atender a necesidades futuras de financiación, se constituye un Fondo de Políticas de Empleo, que proporcionará mayor capacidad de respuesta, con más recursos de políticas activas frente a situaciones de fuerte incremento del desempleo. Este fondo se financiará con remanentes presupuestarios del Servicio



o junto a los vicepresidentes Alfredo Pérez Rubalcaba y Elena Salgado.

Público de Empleo y, en el caso de políticas de formación, cuando se produzca una recaudación superior a la presupuestada.

También contempla un Plan Anual de Políticas de Empleo que concretará los objetivos de la Estrategia, estableciendo los objetivos de la misma con la inclusión de las acciones y medidas que determinarán y llevarán a cabo los Servicios Públicos de Empleo. El Plan será elaborado en el seno de la Conferencia Sectorial de la que forman parte las Comunidades Autónomas.

La reforma no afecta a las pensiones actuales

Una de las acciones más importantes se refiere a la atención personalizada a los parados para facilitar su incorporación al mercado de trabajo. El catálogo de servicios de la ciudadanía, contempla tres modalidades; para desempleados, ocupados y empresas. Las comunidades autónomas podrán complementarlo y, además, diseñarán y ejecutarán las acciones y medidas que consideren oportunas para lograr los objetivos en la Estrategia Española de Empleo. ■

Más libertad de movimiento PARA MARINOS EN TRÁNSITO



Anna Terrón, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración.

Los marinos extranjeros que estén en posesión de un documento de identidad de la gente del mar en vigor, podrán circular mientras dure la escala del buque, por el recinto del puerto o por las localidades próximas, en un entorno de 10 kilómetros, sin la obligación de presentarse en el puesto fronterizo, siempre que los interesados figuren en la lista de tripulantes del buque al que pertenezcan, sometida previamente a control y verificación de su identidad por los funcionarios responsables del control fronterizo que, excepcionalmente, podrán autorizar el cruce de fronteras, fuera de los puestos habilitados o de los días y horas señalados. Podrá denegarse el derecho a desembarcar al marino que represente una amenaza para el orden

La Ley fortalece la colaboración con los ayuntamientos y comunidades autónomas.

público o la seguridad nacional, o a aquel en el que concurren circunstancias objetivas de las que pueda deducirse su incomparecencia en el buque antes de su partida”. Esta es la mención específica dirigida a la gente del mar, recogida en el borrador del Reglamento de la Ley Orgánica sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

NACIONALIDAD ESPAÑOLA

El borrador del Reglamento recoge, de manera excepcional, la posibilidad de obtener la nacionalidad española a los inmigrantes cuyos hijos hayan nacido en España. El Código Civil español, que regula la atribución de la nacionalidad española, establece diferentes medios de adquisición para las

personas nacidas en España. La legislación española establece que los hijos, como regla general, tendrán la nacionalidad de los padres. Este es el sistema seguido en la mayoría de los países del mundo.

Sin embargo en determinados países existen situaciones en las que el nacimiento del menor en otra nación que no sea la de la nacionalidad de sus progenitores, no atribuye ninguna nacionalidad. Esta situación se contempla en la legislación española.

Estas circunstancias han sido analizadas en muchas ocasiones por los tribunales españoles y en todos los supuestos la conclusión ha sido la misma: considerar que es una situación excepcional que debe traer consigo una autorización de residencia para ese progenitor. El borrador que desarrolla la Ley de Extranjería da respuesta a una doctrina unánime, pacífica y reiterada de los órganos jurisdiccionales españoles, cuyo fundamento último está reflejado en la Constitución.

INMIGRACIÓN Y MERCADO DE TRABAJO

El futuro reglamento, al desarrollar la Ley de Extranjería del año 2009, da respuesta a los nuevos retos planteados por el cambio de ciclo migratorio. “La vinculación entre inmigración y mercado de trabajo explica que, en los dos últimos años, haya habido un importante descenso de los flujos de entrada de inmigrantes. El Reglamento perfecciona los mecanismos de gestión previstos y pone mayor énfasis en la integración y el fortalecimiento de la cohesión social”, destacó la Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Anna Terrón durante la presentación del borrador, en un encuentro con los medios informativos. También manifestó que “la reforma reglamentaria fortalece los mecanismos de colaboración con los ayuntamientos y las comunidades autónomas, al tiempo que proporciona rigor, transparencia y objetividad a los procedimientos vinculados a la extranjería”.

El nuevo reglamento consolida un modelo basado en la cultura de la regularidad y vinculado al mercado de trabajo. En la presentación, la secretaria de Estado subrayó que “la cultura de la regularidad favorece la integración social de los inmigrantes y la convivencia”.

DIÁLOGO Y CONSENSO

Antes de su aprobación el texto será tratado en la mesa de Diálogo Social, y será anali-



“La vinculación entre inmigración y mercado de trabajo ha permitido un descenso en los flujos de entrada”. (Anna Terrón, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración).

zado por el Foro para la Integración Social de los Inmigrantes, la Conferencia Sectorial de Inmigración y la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, entre otros. Posteriormente seguirá los trámites habituales de consulta e informe hasta su aprobación definitiva por el Consejo de Ministros. Anna Terrón también recordó que la política de inmigración del Gobierno, una política global e integradora, tiene como pilares básicos la regulación de los flujos migratorios, vinculándolos a la realidad del mercado laboral, el refuerzo de la lucha contra la inmigración irregular y el fortalecimiento de las políticas de integración.

El texto presentado por la secretaria de Estado viene a completar las disposiciones con las que el Gobierno aplica y desarrolla la Ley Orgánica aprobada en 2009.

Los preceptos que guían la reforma del reglamento, según explicó la secretaria de Estado, son la consolidación de un modelo basado en la regularidad y la vinculación al mercado de trabajo, la integración y la igualdad de derechos y deberes, el fortalecimiento de la colaboración con las administraciones locales y autonómicas, proporcionando mayor rigor, transparencia y objetividad en los procedimientos con el objetivo de fortalecer la cohesión social. ■

Informatizado el CÁLCULO DE COEFICIENTES REDUCTORES



Desde el pasado 1 de febrero se ha implantado en todas las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina el proceso de automatización de los coeficientes reductores de la edad de jubilación. Esto implica que, a partir de ahora, cuando se solicite la pensión de jubilación no será necesario presentar las libretas de navegación ya que toda la información necesaria para el cálculo del coe se encuentra en la base de datos del organismo. Además de la simplificación administrativa que supone, se consigue uniformidad en el procedimiento ya que la información que se necesita parte de una base de datos común, compartida por todas las direcciones provinciales.

El ordenamiento jurídico español contempla la posibilidad de que los trabajadores del mar y de otros colectivos perciban una pensión de jubilación antes de cumplir la edad mínima de 65 años, exigida para el Régimen General de la Seguridad Social.

La reducción de años se aplica a los trabajadores que han desarrollado a lo largo de su vida profesional actividades de naturaleza especialmente penosa, tóxica o insalubre u otras que les hayan obligado a una continua separación familiar o alejamiento del hogar. Para conocer cuánto es el tiempo en que se reduce la edad de jubilación, se calculan unos coeficientes reductores (coes) aplicables a los años trabajados en dichas actividades. La suma de todos los períodos de tiempo realizados da derecho a dichos coeficientes reductores, cuya suma total puede llegar a alcanzar un tope máximo de 10 años.

Como consecuencia de ello, la edad mínima en la que un trabajador del Régimen Especial del Mar tiene derecho a percibir una pensión de jubilación es a los 55 años.

Varias son las normas que regulan en nuestro ordenamiento jurídico la escala de coeficientes reductores de la edad legal para percibir una pensión de jubilación. El Decreto 2309/1970 de 23 de julio -publicado en el BOE el 24 de agosto de ese mismo año- distinguía tres grupos de actividad a los que debían aplicarse coes (Marina Mercante, pesca y estibadores portuarios). Dentro de los grupos se fijaban unos coeficientes en función del tipo de embarcación en la que se había estado empleado o la zona de navegación, en el caso de Marina Mercante.

El Real Decreto 1311/2007 de 5 de octubre -publicado en el BOE el 24 del mismo mes- cambió el criterio fijado para atribuir coeficientes reductores en la Marina Mercante, sustituyendo el criterio de zonas de navegación por el del tipo de buque en el que los trabajadores han prestado servicios a lo largo de su vida laboral.

En la actualidad, las actividades a las que se aplican coeficientes reductores en el sector son:

- En Marina Mercante, los trabajos realizados a bordo de barcos destinados al transporte de mercancías y de pasajeros; buques de investigación oceanográfica y pesquera; embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación y en los buques-hospital del ISM.

Ya no hay que presentar la libreta de navegación al solicitar la pensión de jubilación



También se incluyen los trabajos realizados en plataformas petrolíferas y de gas, así como los efectuados en las embarcaciones de tráfico interior de puertos.

- En Pesca Marítima, los trabajos realizados, tanto por cuenta ajena como propia, a bordo de embarcaciones dedicadas a la pesca marítima comercial, en cualquiera de sus modalidades.

- En Puertos, todas las actividades de estiba y desestiba llevadas a cabo por los estibadores portuarios.

- En Marisqueo, las actividades de marisqueo, recogida de percebes y algas que determinan el encuadramiento en el Grupo III de cotización del Régimen Especial del Mar incluidos en el colectivo de “mariscadores a pie”.

CÁLCULO DE BONIFICACIONES

A dichas actividades se aplican unos coeficientes que van desde 0,10 a 0,40 que determinan la reducción de la edad para recibir una pensión de jubilación.

El mismo periodo de tiempo en que resulta rebajada la edad de jubilación por aplicación de estos coeficientes reductores es considerado como cotizado.

En cada caso se agrupan los períodos de vida laboral del trabajador por actividades con el mismo coeficiente reductor. El total

de días acreditados en cada grupo se divide entonces entre 365, para iniciar el cálculo de los años que se descontarán.

Las fracciones de año sobrantes, siempre que sean mayores de 100 se consideran un año completo trabajado en cada uno de los grupos. Cuando el número de días es menor de 100, la cifra se acumulará a la suma de días acreditados en el grupo de rango inmediatamente inferior y así sucesivamente hasta llegar al grupo de coeficiente más pequeño. Llegados a este punto, si aún quedan algunos días pendientes no se tendrán en cuenta.

Realizado este cálculo, se procede a multiplicar los años computables por el coeficiente de cada grupo. Este producto resultará ser el número de años o fracción de año final en que se verá reducida la edad legal de jubilación (65 años), con un máximo de 10 años.

A efectos de aplicación de coes, sólo contarán los períodos de vida laboral que demuestren que efectivamente se ha trabajado en una de las actividades aptas para la bonificación. Los tiempos de desembarco por

A partir de ahora, el procedimiento tendrá mayor uniformidad y seguridad jurídica



enfermedad o accidente, las vacaciones, las licencias y los permisos contemplados en la legislación laboral vigente, también se consideran períodos con derecho a computar.

Los interesados en conseguir esta reducción debían presentar, hasta ahora, en las oficinas de la Seguridad Social los documentos de afiliación (altas, bajas y cotización), la historia de navegación, las libretas marítimas, los roles y, en su defecto, los certificados de la Autoridad Marítima competente. En el caso de mariscadores, percebeiros y recogedores de algas se necesita el permiso emitido por cada Comunidad Autónoma. A partir de ahora, las cosas son más fáciles.

ADMINISTRACIÓN MÁS ÁGIL

El Real Decreto 1311/2007 de 5 de octubre establece los criterios para determinar la pensión de jubilación en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, autorizando al Instituto Social de la Marina a implantar los medios necesarios para informatizar los datos contenidos en las libretas de navegación. De este modo, se simplifica y agiliza el proceso por el que el trabajador tiene que acreditar los servicios profesionales prestados a lo largo de su vida laboral, que son los que determinan la reducción de la edad mínima para acceder a una pensión de jubilación.

Desde entonces se han venido depurando los datos de los trabajadores del mar. Partiendo de los que figuran en el Fichero General de Afiliación, la automatización se ha realizado en dos fases. La primera -ya terminada- corresponde a los períodos embarcados posteriores al 30 de noviembre de 1992.

Desde esa fecha, un gran porcentaje de los períodos de vida laboral de cada trabajador están asociados a la embarcación en la que navegaban por lo que el coeficiente reductor se genera con sólo pulsar una tecla del ordenador. Así, los movimientos de vida laboral aparecen automáticamente cuando se piden los antecedentes en la aplicación informática PRESMAR, no pudiéndose dar de alta, de forma manual, ningún período laboral.

Este cálculo automático funciona perfectamente desde enero de 2009 sin que haya habido un aumento de reclamaciones. En cambio se ha conseguido dar mayor agilidad a la tramitación de expedientes. Además se

han depurado las diferencias que podían existir en las diferentes Direcciones Provinciales al aplicar los coeficientes reductores, logrando mayor seguridad jurídica y uniformidad en el procedimiento.

La segunda fase comprende los periodos anteriores al 1 de diciembre de 1992 resolviéndose la aplicación automática del coes en todos los colectivos con un coeficiente reductor fijo en los movimientos de los Grupos segundo y tercero del REM. A finales del pasado año quedaban aún por depurar algunos movimientos del Grupo primero de cotización, cuyo coeficiente varía en función del tipo de embarcación en el que el trabajador ha prestado sus servicios profesionales.

En diciembre de 2010, la depuración se había realizado al completo en dieciocho Direcciones Provinciales. En Cádiz, Huelva, Las Palmas y Madrid faltaban por depurar los movimientos de trabajadores menores de 55 años y en A Coruña, Vigo y Vizcaya los movimientos de trabajadores menores de 55 años y con más años, que no estuvieran activos en ningún régimen.

Aunque algunas Direcciones Provinciales aún tienen movimientos por depurar, el sistema funciona en todo el ISM desde el 1 de febrero



COEFICIENTES REDUCTORES APLICABLES		
Marina Mercante	Petroleros, gaseros quimiqueros, buques "Suply" y buques del ISM	0,40
	Buques de carga, remolcadores de altura, plataformas petrolíferas y de gas, buques de investigación, embarcaciones y buques de salvamento y lucha contra la contaminación.....	0,35
	Buques mixtos de carga y pasaje.....	0,30
	Buques de pasaje de más de 1500 arqueos brutos (GT) y embarcaciones de tráfico interior de puerto.....	0,25
	Buques de pasaje de hasta 1500 de arqueos brutos (GT) y embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puerto.....	0,20
Pesca Marítima	Congeladores, bacaladeros y parejas de bacaladeros, balleneros.....	0,40
	Arrastreros de 250 toneladas de registro bruto (TRB).....	0,35
	Embarcaciones pesqueras mayores de 150 toneladas de registro bruto (TRB) no incluidas en los grupos anteriores.....	0,30
	Embarcaciones pesqueras de más de 10 toneladas de registro bruto (TRB) hasta 150 toneladas de registro bruto (TRB) no incluidas en los grupos anteriores.....	0,25
	Embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto (TRB).....	0,15
Estibadores Portuarios	Actividades de estiba y desestiba.....	0,30
Marisqueo y recogida de percebes y algas	Actividades como mariscadores, percebeiros y recogedores de algas con alta en el colectivo "mariscadores a pie".....	0,10

Algunas de estas Direcciones Provinciales no han acabado aún el proceso y tendrán todo el año 2011 para hacerlo. Pese a ello, la automatización de los coes se ha implantado ya en todo el ISM lográndose una importante simplificación administrativa para los ciudadanos.

Desde la Subdirección General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se va a enviar a todo el colectivo mayor de 55 años sus periodos de vida laboral y aquellos a los que les es aplicable el coeficiente reductor. En el mismo comunicado se les informará de cuál es el coeficiente reductor que les corresponde. La idea es que, una vez hecha la depuración de datos por las Direcciones Provinciales, sean los interesados quienes ratifiquen que los datos que figuran en la base de datos –los que servirán para calcular su futura pensión de jubilación– son correctos.

Cuando las Direcciones Provinciales terminen la depuración de datos correspondientes a los colectivos menores de 55 años, también se enviará una carta desde la Subdirección General de Seguridad Social a estas personas. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

MÁS CURSOS de formación en 2011

Cada año, el Instituto Social de la Marina aprueba un Plan de Formación con el objeto de mejorar la cualificación y promoción profesional de los trabajadores del mar. Son cursos cofinanciados por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo Plurirregional "Adaptabilidad y Empleo" para el período 2007-2013. Como en ejercicios anteriores se han tenido en cuenta las necesidades de formación manifestadas, tanto por los agentes sociales del sector como por los propios trabajadores, a través de las solicitudes de asistencia a cursos presentadas. Respecto al 2010, el Plan de Formación incorpora modificaciones cualitativas y cuantitativas en sus cursos.



Con la intención de atender al mayor número de solicitudes posible -sobre todo en lo referente a las acciones formativas más demandadas por el sector que, como es lógico, son las que se exigen para poder trabajar en el mar- se ha incrementado el número de cursos respecto a 2010. Además, para

facilitar el empleo en el sector se ha diversificado la oferta formativa, especialmente en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio donde, a lo largo de los próximos meses, se celebrarán más de 200 acciones formativas.

En la elaboración del Plan de Formación 2011 se han tenido en cuenta las opiniones

de los agentes sociales y de los trabajadores, así como las competencias que, en políticas activas de empleo, se han transferido a las distintas Comunidades Autónomas.

Con estas acciones, el Instituto Social de la Marina responde a las necesidades formativas de los profesionales del mar, contribuyendo a mejorar su cualificación y competencia.

Los cursos se llevarán a cabo en los centros de formación ubicados en las distintas direcciones provinciales y locales del ISM, en los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio (Villagarcía de Arousa) e Isla Cristina (Huelva) y en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Las Palmas, completándose la formación, cuando sea necesario, con la contratación de empresas externas homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante ya que, dada la elevada especialización de algunas de las enseñanzas, es necesario que los centros tengan la infraestructura humana y técnica adecuadas.

Las acciones formativas están cofinanciadas por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo Plurirregional "Adaptabilidad y Empleo" para el período 2007-2013. Además, mantienen una elevada calidad, certificada según la norma internacional de control de calidad UNE-EN-ISO 9001:2008

NÚMERO Y TIPO DE CURSOS

De acuerdo con las necesidades de formación más demandadas por los profesionales del sector siguen teniendo prioridad en el Plan de Formación 2011 del Instituto Social de la Marina las materias que afectan a la seguridad en la vida en la mar; la salud laboral en el trabajo marítimo; la seguridad ocupacional del buque; la prevención y la lucha contra la contaminación y la protección del medioambiente marino; las tecnologías del buque; el frío y la climatización; la electricidad y la electrónica; el mantenimiento de la máquina; las tecnologías de la información; los idiomas y las titulaciones profesionales.

A lo largo del año se impartirán más de 1.000 cursos. Con el fin de acercar la formación a los trabajadores del mar y que éstos no se vean obligados a desplazarse lejos de sus domicilios, se establecen tres zonas: la zona 1 comprende las direcciones provinciales de A Coruña, Cantabria, Gijón, Guipúzcoa, Lugo, Vigo, Villagarcía y Vizcaya. La zona



En la sede del Centro Nacional de formación marítima de Bamio se imparten todo tipo de cursos.

En la elaboración del Plan de Formación del ISM se tienen en cuenta las opiniones del sector

2 incluye las direcciones provinciales de Alicante, Barcelona, Castellón, Cartagena, Illes Balears, Madrid, Tarragona y Valencia y por último la zona 3 está formada por las direcciones provinciales de Almería, Cádiz, Ceuta, Huelva, Las Palmas, Málaga, Melilla, Sevilla y Tenerife.

En las direcciones provinciales se realizarán 722 acciones (248 en la zona 1; un total de 211 en la zona 2 y, por último, 263 en la zona 3) un centenar más que en el Plan de Formación del año 2010. Por otra parte, en



los Centros Nacionales de Formación Marítimo Pesquera se desarrollarán 394 acciones formativas (222 de las cuales tendrán lugar en Bamio mientras que 92 se impartirán en Isla Cristina).

INSCRIPCIONES

Como viene sucediendo en los últimos años, toda persona que desee participar en alguno de los cursos debe rellenar un impreso oficial, disponible en las Direcciones Provinciales y locales del ISM o descargárselo desde la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es) siguiendo los enlaces trabajadores, trabajadores del mar, formación, solicitud de admisión a cursos del ISM. En esta página, además, se obtiene toda la información referente al Plan de Formación programado para este año.

Hay que presentar una única solicitud por cada tipo de curso. La solicitud será válida durante doce meses desde el momento de su presentación. Si transcurrido ese tiempo, el solicitante no ha recibido ninguna notificación en la que se comunique su admisión, deberá entender que la solicitud ha caducado por lo que tendrá que presentar otra nueva.

Los impresos hay que remitirlos al director provincial del ISM. Se presentarán en las Direcciones Provinciales o locales del organismo o en cualquiera de los lugares aceptados

Los cursos están cofinanciados por el Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo Plurirregional "Adaptabilidad y Empleo" (2007-2013)

en el Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Será responsabilidad del director provincial decidir si el solicitante está capacitado para participar en las acciones formativas del Instituto y si reúne los requisitos exigidos para acceder al curso solicitado.

Para comprobar la veracidad de los datos, se puede pedir al interesado la fotocopia compulsada del DNI, el pasaporte o la tarjeta de identificación de extranjeros; la fotocopia compulsada del certificado de empadronamiento para comprobar dónde vive; el título o certificado profesional que acredite la titulación exigida para el curso solicitado; así como cualquier otro título que acredite una formación académica complementaria o experiencia profesional previa.

En la solicitud deberá constar una declaración del interesado asegurando que no padece enfermedad o impedimento físico o psíquico que le impida realizar el curso. Y si lo tiene, el compromiso empresarial de que el alumno será contratado cuando finalice su formación.

El Instituto Social de la Marina pone a disposición de los trabajadores del mar toda una red de oficinas de atención al público donde se les asesorará para presentar la documentación adecuada e informarles de las acciones formativas del organismo.

La selección de alumnos se hace en función de las plazas disponibles; por lo que las personas seleccionadas deberán comunicar la intención de asistir al curso lo antes posible para que no quede ninguna plaza vacante o se anule el curso por falta de alumnos.

Cada curso contará con una lista de seleccionados cuyo número será igual al de las plazas disponibles, más una lista de candidatos en reserva que serán admitidos cuando alguno de los seleccionados inicialmente decida no acudir.

Tendrán prioridad aquellos alumnos que tengan un certificado de empresa garantizando que serán contratados al término del curso. Si, aún quedan vacantes, se tendrá en cuenta la fecha en la que los alumnos han presentado su solicitud.

El inicio de los cursos es flexible por lo que los interesados deberán informarse de las fechas de comienzo en las Direcciones Provinciales y locales del ISM. ■



Alumnos en uno de los cursos de formación impartidos en el ISM.

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

TIPO DE CURSO	1	2	3
Actualización de la Formación Sanitaria Específica Avanzada	12	2	9
Actualización de la Formación Sanitaria Específica Inicial	37	35	17
Actualización de Buques Transporte Rodado (RO-RO) de Pasaje y Buques de Pasaje distintos de Buques RO-RO	4		
Avanzado en Lucha contra Incendios	10	8	5
Básico de Buques de Pasaje	1		1
Botes de Rescate Rápidos	7	1	5
Buques RO-RO de Pasaje y Buques de Pasaje distintos de Buques Ro-Ro	17	30	24
Búsqueda y Salvamento – Código Internacional de Búsqueda y Salvamento Aeromarítimo (IAMSAR)		2	
Cartas Electrónicas- Sistema de Información de Cartas Náuticas Electrónicas (ECDIS)			2
Código Internacional Safety Management (ISM)			1
Conocimientos Generales del Medio Marino	25	21	28
Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos)	1	10	6
Familiarización de Buques Tanque			5
Formación Básica – Módulo Primeros Auxilios	31	24	31
Formación Básica- Módulo Seguridad en el Trabajo			3
Formación Básica (3 módulos)	32	24	28
Formación Sanitaria Básica			1
Formación Sanitaria Específica Avanzada	15	4	10
Formación Sanitaria Específica Inicial	19	23	27
Gestión Integral de Puente			1
Inglés Técnico Marítimo. Nivel 1		1	
Marinero de Máquinas de Marina Mercante	2		4
Marinero de Puente de Marina Mercante	2		4
Marinero Pescador	8	5	10
MARPOL 73/78 (International Convention for Prevention of Pollution from the Ships 1973 and Protocol 1978)		1	2
Mixto Avanzado lucha contra incendios y embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)	2		2
Oficial de Protección de Buques	8	3	5
Operador General del Sistema Internacional de Seguridad y Socorro Marítimo (SMSSM)	3	4	2
Operador Restringido del SMSSM	1	11	6
Patrón Costero Polivalente			1
Patrón Local de Pesca			2
Patrón Portuario	3	1	4
Prácticas en lucha contra incendios básico			4
Prevención de Riesgos Laborales- Nivel básico	6	1	7
Radar de Punteo Automático (ARPA)	2		4
Transporte de Mercancías Peligrosas en Bulto Código Internacional sobre Transporte Marítimo de Mercancías Peligrosas (IMDG)			2
TOTAL	248	211	263

LA TRUCHA BUSCA UN FUTURO MEJOR

En su afán por dar a conocer los métodos de producción y los productos acuícolas, la Fundación OESA (Observatorio Español de Acuicultura) organizó a finales del pasado año las II Jornadas de Acercamiento a la Acuicultura Sostenible para Medios de Comunicación en las que visitamos varias piscifactorías de Castilla-La Mancha y Castilla-León. Se trataba en esta ocasión de conocer el cultivo de especies continentales, concretamente el de la trucha arco iris y ver el potencial de desarrollo que tiene el sector en lo que a la revitalización de zonas rurales se refiere.



El desarrollo de la acuicultura, tanto en España como en otros países, tiene su origen en instalaciones terrestres creadas para tal fin aprovechando los recursos hidráulicos procedentes de manantiales y ríos.

A mediados del siglo XIX los franceses Remy y Gehin obtuvieron puestas viables de alevines de trucha, impulsando con sus trabajos la creación del Instituto de Huninge, considerado el primer centro de investigación de acuicultura. También en esta época comienza a desarrollarse en



Instalaciones de IPEASA en Fuentidueña (Segovia).

nuestro país la acuicultura. El naturista Mariano de la Paz Graells publicó el Primer Manual Práctico de Piscicultura, estableciendo el Laboratorio Ictiogénico de la Granja en 1866. Ese mismo año se crea la primera piscifactoría española de trucha común en el Monasterio de Piedra.

En la actualidad, el cuatro por ciento de las instalaciones acuícolas existentes en nuestro país se dedican al cultivo de especies continentales. Aunque en Castilla-León y Extremadura se produce tenca, el esturión se da en la cuenca del Guadalquivir, la Comunidad Valenciana lidera la producción de anguila y el cangrejo se obtiene en piscifactorías de Castilla-León, la trucha arco iris es la principal especie cultivada en el interior de España.

Según los datos de producción de trucha recopilados por JACUMAR (Junta Asesora de Cultivos Marinos) y, a falta de la actualización del pasado año, España produjo en 2009 un total de 14.959,19 Tn de esta especie lo que demuestra el estancamiento del sector que, en la última década, ha ido perdiendo volu-

La piscifactoría de IPEASA, en Fuentidueña, aprovecha al máximo las aguas del manantial del que se surte gracias a la tecnología

men tras alcanzar un máximo de 35.384 Tn en 2001.

Por Comunidades Autónomas, Galicia es la principal productora de trucha en nuestro país con 4.865 Tn en 2009, seguida de Cataluña con 4.650 Tn. Otras regiones también obtuvieron importantes producciones como Andalucía (1.594 Tn), Aragón (1.566), Principado de Asturias (925,44 Tn) o Castilla-La Mancha (907 Tn). Pese a la caída generalizada de la producción de trucha arco iris registrada prácticamente en todas las Comunidades Autónomas y la consiguiente desaparición de empresas, motivada por el estancamiento de las exportaciones, la menor demanda interior o la dificultad de acceder al crédito, el sector se muestra relativamente esperanzador de cara al futuro. Pero, para salir adelante, tendrá que buscar alternativas y renovarse.

Según Javier Remiro, director gerente de la Fundación OESA, el sector debe apostar por la búsqueda de nuevos mercados donde comercializar sus productos, incrementando la

producción, mejorando la competitividad, disminuyendo los costes, incorporando los últimos avances en I+D+i en los procesos productivos y ofreciendo a los consumidores productos con atributos y características que respondan a las necesidades y demandas actuales, como la certificación ecológica, la procedencia geográfica diferenciada o presentaciones de cuarta y quinta gama, fáciles de preparar y consumir.

En parecidos términos se pronuncia Carlos San Miguel, director general de Industrias Piscícolas Españolas Agrupadas (IPEASA), cuya granja en Fuentidueña visitamos, quien lamenta que los productores de trucha españoles “no hayamos sabido vender bien al consumidor nacional lo que hacemos”.

Pese a todo, los productores acuícolas aseguran que, tras el descenso en la producción de trucha registrado en los últimos años en la mayoría de las Comunidades Autónomas, el sector comienza a recuperarse. Las empresas que han logrado llegar a nuestros días “se encuentran posicionadas estratégicamente de cara al incremento de la demanda que empieza a apreciarse y que se ha debido fundamentalmente a la

recuperación de las exportaciones, lo que provoca una disminución del producto disponible y una mejora en los precios de venta”, dice Javier Remiro.

INNOVACIÓN SOSTENIBLE

El sector debe aprovechar los beneficios que la investigación ofrece para renovarse. Durante las jornadas participamos en la presentación del Proyecto IS-AC (Innovación Sostenible de la Acuicultura Continental) que traerá consigo nuevas oportunidades de negocio a esta industria.

El proyecto, denominado Plan Integrado de Acciones, surge en respuesta al estancamiento que vive el sector en los últimos años. En su puesta en marcha participan las Universidades Autónoma de Madrid y Politécnica de Madrid y Valencia; empresas como Naturix, Canalizasoft o Plataforma Digital, las Comunidades Autónomas de Extremadura, Madrid, Castilla-La Mancha y Castilla-León, la consultora CDIEM y la Organización de Productores Piscicultores. Además, cuenta con el apoyo del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, a través de la Secretaria General del Mar.

Las empresas que superen la crisis deberán ofrecer a los consumidores productos, de fácil preparación



Instalaciones de Naturix en Valderrebollo (Guadalajara).

El objetivo del proyecto ISAC es impulsar un modelo innovador en acuicultura, armonizado con líneas de actuación sostenibles y que, partiendo del conocimiento profundo de la actividad acuícola actual, permita usos alternativos de especies productivas y recursos inexplorados en nuevos escenarios económicos.

En definitiva, busca la expansión de la cadena de valor de los recursos y productos de la industria piscícola, donde se encuentra el horizonte y la referencia para una actividad futura, menos dependiente del vaivén de los mercados convencionales.

Raúl Rodríguez, director gerente de la Organización de Productores Piscicultores, opina que es un proyecto "oportuno, necesario y pertinente" porque trata de acciones destinadas al conjunto de productores, fomentando la acción colectiva y obliga a las empresas a diferenciarse, apostando por la cría de nuevas especies y por actividades alternativas que, surgidas de estrategias innovadoras, definirán los escenarios de desarrollo profesional futuros.

El proyecto analiza las causas que han determinado el decaimiento de la actividad y el cierre de muchas empresas del sector.

En una segunda fase establece propuestas para frenar la desaparición de piscifactorías y, aprovechando sus instalaciones, establecer actividades alternativas cuyo valor esté vinculado a la sostenibilidad, estudiando la rentabilidad potencial del conjunto de actividades económicas complementarias a la acuicultura convencional.

Por último, desarrolla una tecno-metodología para el fomento e impulso de actividades innovadoras, basadas en el empleo de las TIC que facilite el cambio de modelo de negocio de una acuicultura convencional a una actividad renovada, en clave sostenible, capaz de soportar una red comercial que permita la entrada a nuevos mercados.

CIERRE DE EMPRESAS

Una parte esencial del estudio se centra en el análisis en profundidad de los factores que han llevado a la desaparición de empresas. Según Raúl Rodríguez, secretario de Aquapiscis, "hemos profundizado en esta cuestión porque estamos convencidos de que, conociendo las causas que han obligado al cierre de muchas piscifactorías, tendremos pautas de cuáles son las actividades sin viabilidad y cuáles las que conformarán el motor de vida de la acuicultura del siglo XXI".



Los piscicultores han de apostar por la formación de sus trabajadores.

La falta de crédito y la competencia de países lejanos han hecho daño a nuestra acuicultura

Lo que se pretende es llevar a parte del sector a una situación de equilibrio y sostenibilidad, a través de un modelo armonioso de prácticas económicas rentables, sin la necesidad de agotar recursos, sin dilapidar capital y preservando los extraordinarios entornos en los que se desarrolla la acuicultura continental. En este sentido, el verdadero fin de la acción IS-AC es detectar e impulsar actividades alternativas en las empresas acuícolas.

Durante los primeros cinco meses de 2010, analistas y profesionales del sector observaron mediante diagnósticos participativos y estudios de campo las causas que provocaron el declive de la actividad acuícola convencional en muchas piscifactorías. La combinación de estas metodologías y su uso adecuado han permitido obtener propuestas de negocio sostenibles que pueden emerger en el sector.



De acuerdo con el estudio, el cierre de piscifactorías ha estado motivado en la mayoría de los casos por la guerra de precios derivada de la orientación de las empresas hacia una misma línea de negocio, produciendo gran cantidad de peces y compitiendo por los grandes grupos de distribución; lo que llevó a una bajada de precios mortal para el sector porque el mercado se saturó de truchas, a precios altamente competitivos donde la calidad importaba poco. Algo que dañó gravemente a la imagen de esta industria, disminuyendo de manera drástica la demanda de sus productos.

Durante un tiempo las exportaciones ayudaron sirvieron para paliar los efectos de la crisis. Sin embargo, problemas en los países importadores provocaron nuevas bajadas de los precios, obligando a las empresas a depender de los grandes clientes nacionales. La competencia extrema tensó tanto la situación que muchas empresas se vieron obligadas a echar el cierre.

Circunstancias puntuales como la falta de tecnología o de cualificación profesional de los trabajadores, la aparición de enfermedades y patologías, la sequía, el envejecimiento de instalaciones, los escasos márgenes comerciales, las concesiones irregulares o las altas tasas a pagar por el canon de saneamiento de las piscifactorías.

Datos de producción (Tn) Engorde Comercial Trucha Arco iris

CCAA	2006	2007	2008	2009
GALICIA	6.621,00	6.621,00	0,00	4.865,00
CATALUÑA	2.492,00	3.340,00	4.530,00	4.650,00
ANDALUCÍA	2.138,92	1.893,00	1.893,00	1.594,00
ARAGÓN	2.011,00	2.125,00	2.012,00	1.566,00
PRINCIPADO DE ASTURIAS	1.145,18	1.319,27	1.024,55	925,44
CASTILLA-LA MANCHA	2.334,60	2.705,90	1.174,85	907,45
LA RIOJA	1.120,00	1.120,00	768,40	348,30
PAÍS VASCO	630,00	2.266,40	128,40	103,00
COMUNIDAD VALENCIANA	80,00	0,00	0,00	0,00
REGIÓN DE MURCIA	0,00	0,00	0,00	0,00
COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA	120,00	220,00	143,00	0,00
CASTILLA-LEÓN	6.305,80	6.324,78	5.850,50	0,00
EXTREMADURA	0,00	0,00	0,00	0,00
CANTABRIA	482,00	481,30	472,69	0,00
TOTAL	25.480,50	28.416,65	17.977,39	14.959,19

rías de trucha, tanto por el uso del agua como por los posibles vertidos a los manantiales, que desde 2003 se ha incrementado hasta en un 270 por ciento, han llevado a la inviabilidad del sector, en muchos casos.

ACCIONES INNOVADORAS

Pese a todo hay visos para la esperanza. El proyecto IS-AC propone ideas de negocio emergentes basadas en un proceso de innovación sostenible y las acompaña con instrumentos de gestión para hacerlas rentablemente viables. Las propuestas están relacionadas con el disfrute del entorno natural desde el punto de vista del entretenimiento, el ocio, el deporte y el beneficio social.

Entre otras acciones se contempla la posibilidad de diversificar la producción con policultivos en los estanques, crear stocks de peces para garantizar una población estable en los ríos, de cara a la pesca deportiva, o producir nuevas especies, como perlas de río, caracoles o peces ornamentales.

También se propone la creación de aulas y talleres de naturaleza para conocer y conservar ecosistemas acuáticos a través del arte de la pesca. Vinculados a estos talleres se pueden

Los expertos consideran que el sector truchero puede ayudar a revitalizar zonas rurales y a crear empleo

organizar campamentos infantiles, escuelas y lagos de pesca o impulsar el desarrollo del turismo rural con instalaciones hoteleras en las propias piscifactorías y creando rutas aprovechando las veredas de los ríos. El respeto por el ecosistema fluvial resulta vital en el proyecto IS-AC. En este sentido se han ideado propuestas ligadas al control de la biodiversidad y la calidad del agua, controlando los cánones de vertidos con tecnologías de la información y la comunicación, optimizando los recursos energéticos y aprovechando los saltos de agua para generar electricidad y buscando usos a los residuos generados en la instalación.

Finalmente, otra línea de negocio abierta es la prestación de servicios a la comunidad con la celebración de jornadas gastronómicas, visitas a las piscifactorías o creando modelos residenciales para la tercera edad o centros de día sin salir del entorno rural, evitando el éxodo poblacional hacia las ciudades. Aunque algunos de estos proyectos resulten en estos momentos muy innovadores, lo cierto es que el éxito llegará a los emprendedores dispuestos a arriesgar por un futuro para el sector que, sin duda, será mucho mejor. ■

ANA DÍAZ



La pesca deportiva puede ayudar a revitalizar el sector. En la imagen, lago de pesca de NATURIX.

La crisis también se cebó EN EL PESCADO CONGELADO

La crisis general de la economía, también se ha reflejado en el sector del pescado congelado, según los datos manejados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, así como por los análisis llevados a cabo por diferentes consultoras. En el último año y en el primer semestre del actual, la demanda de los productos de la pesca congelados se ha mantenido estabilizada o con un ligero retroceso. Este recorte de las ventas en volumen, sólo ha sido posible con un ajuste a la baja de los precios, con un descenso medio de su valor en el mercado del 4,1% y que, en algunos productos se eleva hasta más del

10%. Las importaciones de productos más baratos han seguido en una línea de crecimiento, al igual que lo ha hecho la marca blanca barata o marca de la gran distribución, centros que han seguido incrementado su peso en el mercado frente a las tiendas tradicionales. Esta evolución de los mercados se tradujo para las empresas productoras en reducción de márgenes, pérdida de rentabilidad, problemas de competitividad y exceso de capacidad productiva, algunos cierres de empresas o procesos de reestructuración y más inversiones para producir en el exterior.

El consumo en los hogares de los productos de la pesca congelados se elevó en 2009 a 265.587 toneladas, frente a las 266.300 toneladas del año anterior. Esta línea de estabilidad o de ligero recorte se ha mantenido en los primeros meses de este año, según los datos manejados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Aunque se puede hablar de un descenso generalizado en las ventas, la realidad es que la caída tiene algunas diferencias.

El conjunto del pescado congelado bajó en ese periodo de 141.706 a 140.955, lo que se puede considerar como una estabilidad en las ventas. Sin embargo, en el caso de la merluza y la pescadilla, dos productos de mayor valor, las ventas cayeron de 48.757 a 43.9855 toneladas. Una situación similar se produjo en el lenguado, con bajada de 13.273 toneladas a 10.733, mientras la venta de otros pescados congelados más baratos y, en su mayor parte de importación, pasaban de 63.900 a 68.774 toneladas o el bacalao lo hacía de 12.874 a 14.936 toneladas.

En los mariscos y moluscos congelados, se puede hablar también de estabilidad, con un volumen de 124.600 toneladas en ambos





ejercicios. Productos clásicos en su mayor parte de importación, sometidos a casi una permanente política de ofertas como gambas y, sobre todo, langostinos, experimentan un ligero crecimiento al pasar de casi 64.000 a 65.800 toneladas. En la parte positiva, en vo-



lumen, destaca solamente el pulpo al pasar de 5.800 a 6.800 toneladas, mientras el resto descienden, especialmente los calamares.

A diferencia de lo sucedido en la demanda en los hogares, las ventas en volumen registraron un crecimiento en la distribución organizada, con un incremento cercano al 7%, según los datos manejados por consultoras del sector, mientras por el ajuste de los precios, el valor total de las ventas sólo creció en algo más del 2%. Entre los productos más importantes manejados por la gran distribución se hallan la merluza y, fundamentalmente el langostino, que suele ser la estrella en la mayor parte de las ofertas en este tipo de centros.

La estabilidad en el volumen de la demanda en los productos de la pesca en los hogares, se ha correspondido en el mismo periodo con un recorte en el valor de las ventas con una caída, según los datos de la Administración, del 4,14%. Esta situación no es nueva para el sector, ya que se suma al recorte del 3,6% experimentado un año antes. El valor de las ventas del pescado congelado en los hogares en 2009 se situó 1.852 millones de euros, frente a los 1.932 millones del año anterior. Esta línea de ajustes se ha mantenido e incluso incrementado en los seis primeros meses de este año. Para vender un poco más, es preciso bajar más los precios y meterse en la vorágine de las ofertas.

En el conjunto del pescado congelado, el valor de las ventas cayó de 902 a 883 millones de euros, y especialmente fuertes fueron los descensos en los casos de la merluza y la pescadilla que lo hicieron de 309 a 274 mi-

llones de euros y el lenguado que bajó de 98 a 80 millones de euros. En la parte contraria, las mayores ventas en volumen de bacalao, salmón u otros pescados se tradujeron en un ligero aumento en valor de las ventas en millones de euros.

En moluscos y mariscos congelados, el valor de las ventas pasó de 1.030 a 969 millones de euros con especial incidencia en gambas y langostinos donde bajaron de 592 a 561 millones de euros y calamares de 116 a 103 millones de euros.

Este descenso del valor de las ventas fue especialmente significativo y sigue en esa línea en la distribución organizada donde la caída de los precios se situó por encima del 2%. La casi permanente política de ofertas se ha reflejado en descensos de precios superiores al 7% en productos como langostinos o bacalao.

El grueso del volumen de la comercialización de los productos del mar congelados se lo reparten especialmente las primeras 10 grandes firmas como son los casos del grupo Pescanova con Pescafinia y Ultracongelados Antártida, Pescapuerta, Freiremar, Ibérica de Congelados, Amasúa, Congelados y Frescos del Mar, Mariscos Rodríguez, Grupo Banchio, Eduardo Vieira y Mascato.

COMERCIO EXTERIOR

El comportamiento del mercado interior de los productos de la pesca congelados no responde solamente a una situación del país, sino que se enmarca en el contexto de la economía global donde existen unos escenarios similares. Una caída de la demanda y la ne-

El consumo se mantuvo fundamentalmente por la caída de los precios

La marca barata de la gran distribución ha seguido ganando cuota de mercado

cesidad de ajustar los precios para mantener niveles de ventas.

Según los datos manejados sobre el sector, en 2009 y los primeros meses de este año, los productos de la pesca congelados procedentes de la importación experimentaron unos descensos de los precios en una media superior al 10% y que en algunos casos llegaron hasta el 20%. Entre las partidas más importantes se hallan los túnidos, en medio de las reclamaciones de la flota nacional y de las industrias conserveras, la merluza y el bacalao en pescados. En moluscos y crustáceos, eso recortes han afectado especialmente a los langostinos, que suponen la mayor partida, a la sepia, al calamar y al pulpo. Entre las partidas más importantes destacan las procedentes de países como Vietnam en las importaciones de filetes de pescado.

Según los datos manejados por el Instituto de Comercio Exterior, el ICEX, las importaciones en volumen en 2009 se elevaron a 231.200 toneladas en pescados enteros, frente a las 198.000 toneladas del año anterior. Hay un ligero recorte en merluza, al pasar de 34.000 a 32.500 toneladas, y una mayor en túnidos donde baja de 46.000 a 33.500 toneladas. Por el contrario, se produjo un fuerte incremento de las importaciones de arenques y sardinas al pasar de 13.800 a 56.700 toneladas. En filetes de pescado, las importaciones pasaron de 139.600 a 141.500 toneladas, donde destacan los procedentes de especies de agua dulce donde se pasó de 51.000 a 58.000 toneladas. Por el contrario, descendieron las importaciones de filetes de merluza de 44.700 a 41.700 toneladas. En crustáceos y moluscos se registró un descenso de 180.000 a 174.500 toneladas, especialmente por los langostinos que bajaron de 163.700 a 159.600 toneladas. Finalmente, en moluscos fue donde hubo la caída más importante al bajar de 281.000 a 231.000 toneladas y donde destaca el descenso en la importación de calamar y de otros moluscos.

En términos de valor, en el pescado entero, el mismo pasó de 418 a 410 millones de euros, mientras el precio medio descendía de 2,11 a 1,78 euros kilo. Bajaron los precios de todos los productos, menos en especies como gallineta, pez espada y lenguado. El precio más caro correspondió al pez espada con 3,57 euros kilo.

En filetes de pescado, el valor de las importaciones bajó de 395 a 354 millones de euros



y el precio medio lo hizo de 2,83 a 2,51 euros kilo. El precio más elevado correspondió igualmente al pez espada con 4.46 euros kilo

En crustáceos, el valor de las compras en el exterior pasó de 967 a 781 millones de euros y los precios medios de 5,37 a 4,48 euros kilo. El precio más elevado correspondió a la langosta con 11,59 euros kilo frente a los 14,71 euros del año anterior, mientras el bogavante bajaba igualmente de 9,41 a 8,38 euros kilo

Finalmente, en moluscos, el valor de las importaciones pasó de 699 a 544 millones de euros y el precio medio de 2,49 a 2,36 euros kilo. El precio más caro correspondía al pulpo con 3,89 euros kilo frente a los 5,53 euros kilo del año precedente.

Un comportamiento similar ha sido el registrado en las exportaciones donde también se registró un crecimiento, pero en base a una rebaja de los precios. El volumen de las ventas en el exterior en pescados enteros pasó de 344.700 a 365.300 toneladas donde destacan arenques y sardinas que pasan de 75.000 a 85.400 toneladas, la caballa que sube de 50.700 a 66.500 toneladas, los túnidos que bajan de 63.000 a 60.000 toneladas y la merluza que pasa de 31.700 a 27.500 toneladas.

En filetes de pescado las exportaciones bajaron de 29.300 a 28.300 toneladas, los crustáceos de 24.300 a 31.900 toneladas y los moluscos que aumentaron de 101.500 a 132.600 toneladas, de las que 80.000 toneladas corresponden al calamar, frente a las 62.000 toneladas del año anterior.

En valor, las ventas de pescado fresco pasaron de 469 a solo 439 millones de euros donde destacan los túnidos con 49,6 millones de euros frente a los 74 del año anterior. Las ventas de filetes de pescado pasaron de 118 a 110 millones de euros. Los crustáceos de 165 a 191 millones de euros sobre todo por el peso de las gambas que pasaron de 128,7 a 151,6 millones de euros mientras las ventas de moluscos se mantuvieron estabilizadas en 2873 millones de euros.

El precio medio de los pescados enteros pasó de 1,36 a 1,2 euros kilo, con el pez espada como el más caro a 4,68 euros, seguido del rape a 4,45 euros kilo. Los filetes de pescado bajaron su precio medio de 4,04 a 3,92 euros kilo. En los crustáceos, el precio medio pasó de 6,8 a 5,98 euros kilo destacando los 15,9 euros para la cigala, frente a los 17,24 euros del año anterior y el precio medio de los moluscos que bajó de 2,8 a 2,13 euros kilo y don-



Fuerte aumento de las importaciones especialmente desde Vietnam

Problemas de rentabilidad en las empresas y búsqueda para la oferta de productos de mayor valor añadido

de desata la caída del precio del calamar loligo que pasó de 5,35 a 2,88 euros kilo.

Hay un dato que es el que mejor refleja el comportamiento del mercado de los productos de la pesca congelados. Se trata del peso del volumen comercializado como marca blanca o de la gran distribución, producto caracterizado fundamentalmente por su bajo precio como el mejor aliciente para impulsar la demanda en periodos de crisis. En el caso de mariscos y pescados sin preparar, la marca de la distribución ya supera el 55% del mercado, frente al 50% de la marca de fabricante y, en el caso de los productos de la pesca preparados, ese porcentaje ya supera el 61% en marca de la gran distribución, mientras la marca de fabricante no llega al 40%

Las consecuencias de esta situación de los mercados se han reflejado en el sector con empresas con problemas por la caída de los márgenes y la rentabilidad. En unos casos, con cierres o ajustes de plantillas en España, con un aumento de las inversiones en zonas de producción y, en otros casos, con la mirada en el futuro, con la búsqueda de nuevas ofertas de productos elaborados de mayor valor añadido. ■

VIDAL MATÉ
FOTOS: ANA DÍAZ

PRISMA IDENTIFICA

1.100 lugares de refugio

El secretario de Estado de Transportes, Isaías Táboas, presentó el pasado febrero la herramienta que asistirá a la persona responsable de la Marina Mercante en la toma de decisiones sobre la admisión o rechazo de un buque, una tarea que tiene encomendado, desde hace un par de meses. Este sistema informático contiene información medioambiental, socio económica y operativa de más de 1.100 lugares entre puertos, fondeaderos, rías y bahías a lo largo de la costa española que, en determinadas circunstancias, pueden ofrecer abrigo a un buque.



El secretario de Estado, Isaías Táboas, en un momento de la presentación del programa Prisma

Después del Real Decreto por el que se deja en manos del responsable de Marina Mercante, con el asesoramiento de un comité técnico, la decisión última de acoger o no a un buque accidentado en nuestras costas, tal y como establece el paquete de Directivas de

la Unión Europea “Erika III” al que ya hemos aludido varias veces en esta revista, se presenta ahora la herramienta informática que facilitará la adopción de estas resoluciones. Hablamos de una aplicación informática en la que se contiene toda la información sobre el litoral español y que, por tanto, permite efec-

tuar una evaluación previa de la situación y la toma rápida de decisiones, tal y como requieran las circunstancias. El Programa de Información de Seguridad Marítima (PRISMA) es una compleja y completa base de datos con información detallada de más de 1.100 emplazamientos distribuidos a lo largo de la costa española, entre los que hay puertos, fondeaderos, rías y bahías que, en determinadas circunstancias, pueden ofrecer abrigo a un buque con problemas. Según el secretario de Estado de Transportes, Isaías Táboas, *en los más de 1.000 kilómetros de costa que cubre el programa se puede encontrar, de promedio, un refugio cada menos de 8 kilómetros*. Este inventario de posibles emplazamientos de refugio que se contemplan podrá ir variando en el futuro con la incorporación al programa de los cambios en las condiciones, ubicación de lugares protegidos, nuevos puertos o actividades en el mar, de lo que también dependerá su eficacia. PRISMA ha sido diseñado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) siguiendo las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI). No obstante, en aplicación de la singularidad de la legislación española a este respecto, se ha partido de una lista extensa de lugares y, con ello, se cuenta con la posibilidad de optar por el emplazamiento más adecuado a cada caso y no por una lista reducida de lugares preestablecidos.

TIPOS DE INFORMACIÓN

A parte de este extenso número de emplazamientos, el PRISMA destaca por aportar a través de Internet, una información detallada y por facilitar el intercambio de datos entre todos los agentes implicados en la resolución del accidente. A nivel práctico, la consulta de los posibles lugares de refugio se realiza a través de un visor cartográfico marino específicamente desarrollado, que incorpora información medioambiental, socio-económica y operativa de toda la costa española. Al producirse un percance en una determinada zona, a través de este visor se podrá acceder a un elevado número de capas temáticas que irán ofreciendo la combinación de soluciones para dar la mejor solución al problema en función del calado, condiciones de abrigo, ubicación, materiales que transporta el buque y población.... *Una información*, según la directora general de la Marina Mercante, que *antes había que ir consultando de manera in-*

El programa tiene identificado, de promedio, un lugar de refugio cada menos de 8 kilómetros de costa

dependiente y que ahora se puede consultar de una vez gracias a esta herramienta. Entre las categorías de información o capas que se pueden consultar y que contempla PRISMA sobre un determinado emplazamiento está: La cartografía básica, donde se incluye información administrativa, zonas de salvamento, zonas de aguas territoriales, ámbito geográfico de las Capitanías Marítimas, cartas Náuticas, etc; Datos de carácter físico, como la batimetría de las zonas marinas y las tipologías de fondo; Información socio económica del enclave, en la que se incorporan datos sobre zonas de baños o de pesca, caladeros, reservas marinas, población; Servicio de información medioambiental, donde se contemplan todos los lugares que presentan alguna protección europea, nacional o de la Comunidad Autónoma y, por último, un servicio de carácter operativo, que es en el que se encuentran los 1.100 emplazamientos. En definitiva, según comentó el secretario de Estado de Transportes, Isaías Táboas, en la presentación de esta herramienta *se trata de un sistema avanzado de prevención, seguimiento y seguridad marítima y, aunque no podemos asegurar que no haya accidentes, si podemos decir que hemos puesto todos los medios para hacer posible dar respuestas rápidas y eficaces para paliar los problemas o incidentes que hayan sucedido en el mar.* ■

A. MUNGUÍA

LUGARES DE REFUGIO IDENTIFICADOS EN LA APLICACIÓN PRISMA

Zona	Lugares de Refugio
Baleares	171
Canarias	160
Costa Este de España	158
Costa Noroeste de España.....	209
Costa Norte de Africa	12
Costa Norte de España	167
Costa Sur de España.....	81
Costa Sureste de España	139
Costa Suroeste de España	55
Total.....	1.152

Fuente: Dirección General De La Marina Mercante

Nuevos contratos marítimos de servicio público

MÁS PLAZAS a precios más asequibles

Los contratos de navegación marítima para las líneas que unen la Península con Ceuta y Melilla contemplarán una bajada en las tarifas y más plazas subvencionadas, tal y como anunció recientemente la directora general de la Marina Mercante, M^a Isabel Durántez. En su visita a las Ciudades Autónomas, la representante del Ministerio de Fomento anunció las conclusiones adoptadas por los grupos de trabajo encargados de negociar las condiciones de partida de los futuros contratos que deberán estar firmados antes del 30 de septiembre, cuando finaliza el actual con Acciona Trasmediterránea.



Imagen del Puerto de Ceuta durante la Operación Paso del Estrecho

Una de las novedades anunciadas por M^a Isabel Durántez fue precisamente la separación de los contratos para Ceuta y Melilla, para que cada una de las ciudades autónomas cuente con pliegos de condiciones específicos ya que se trata, según la directora, de *realidades muy diversas que conllevan necesidades de transporte diferentes*.

Estamos hablando de unos contratos de gran trascendencia para las Ciudades Autónomas ya que, además de facilitar el cumplimiento del de-

ber constitucional de garantizar la prestación de los servicios públicos fundamentales en todo el territorio español, es un elemento estratégico la hora de potenciar una fuente de ingresos tan importante como es el turismo.

En esta ocasión, los contratos acortan su duración que, en lugar de cinco años, pasarán a ser de dos para evitar tener que ir haciendo modificaciones y poder ir adaptándose a las nuevas exigencias que vayan surgiendo.

El grupo de trabajo, en el que han participado representantes de las Ciudades Autónomas,

mas y de la Administración General del Estado durante varios meses, ha ido elaborando las líneas maestras por las que se regirán a partir de ahora estos contratos para lo que, entre otras cosas, han analizado en profundidad los costes fijos, los costes de explotación y los beneficios de las líneas marítimas para poder determinar mejor el precio real de la misma.

TARIFAS PARA LOS 365 DÍAS DEL AÑO

Los pliegos de condiciones que se han presentado recogen descuentos importantes en las tarifas para ambas líneas y prestan especial atención a colectivos con menos recursos. Además, la propuesta de Marina Mercante contempla el incremento de la oferta mínima de plazas y el establecimiento de unas tarifas máximas, que serán determinantes a la hora de adjudicar la explotación de las líneas, puesto que se priorizará la disminución de tarifas por debajo de las máximas que se proponen en el contrato.

En el caso de la línea que une Ceuta con la Península, el pliego contempla descuentos medios del 27% para los pasajeros y de cerca del 15% para los vehículos. Más acusado es el descuento del 50% para los billetes de ida y vuelta de menores de 12 años y validez de 7 días y para los de validez de 30 días cuyo primer origen sea Ceuta. También tendrán descuentos los poseedores de un Carnet Joven, los mayores de 60 años con billete de ida y vuelta de 7 días de validez, entre otros.

En el caso de Melilla, trayecto mayor que desde Ceuta, se ha optado por buques con camarotes, por lo que se renuncia, en cierta forma a la celeridad por la comodidad. Así, la tabla de precios contemplará además de descuentos similares a los comentados para Ceuta, otros adicionales si el pasajero está dispuesto a compartir camarote.

14.400 PLAZAS DIARIAS

Cómo hemos indicado antes el número de plazas ofertadas y rotaciones adicionales también son determinantes para adjudicar el contrato. Un número de plazas suficiente es una de las demandas más reiteradas por los representantes de las Ciudades Autónomas.

Los servicios mínimos para la línea de Ceuta con Algeciras a los que se deben comprometer las potenciales navieras adjudicatarias mejoran sustancialmente los ofrecidos hasta ahora. Así, en temporada baja se deberán ofertar como mínimo 11.200 plazas para pasajeros al día o 336.000 mensuales, mientras que en temporada alta, serán 14.400 plazas diarias o 432.000 mensuales.



La directora general de la Marina Mercante, acompañada del delegado del Gobierno en Ceuta y del presidente de la Ciudad Autónoma en la presentación de las conclusiones del grupo de trabajo sobre transporte marítimo.

Para la línea que une Ceuta con la Península el pliego contempla descuentos medios del 27% para los pasajeros y de cerca del 15% para los vehículos.

En cuanto a las frecuencias y horarios que propone el nuevo pliego está, entre otras cuestiones, el que se multiplique por tres el número de rotaciones de la línea respecto a las que realiza ahora mismo. El nuevo contrato establece también que la primera rotación, tanto desde Algeciras como desde Ceuta, se deberá iniciar a las 6.00 horas con la idea de que se pueda enlazar con las conexiones ferroviarias de alta velocidad que salen desde Algeciras, y que la última rotación parta desde Algeciras a las 23.00 horas.

El contrato con Melilla sigue contemplando dos líneas con Almería y Málaga, en las que operarán como ya hemos comentado ferris con camarote y un buque de alta velocidad que, en un principio, operará la línea Melilla-Málaga aunque también podrá hacerlo en la ruta que une la ciudad autónoma con Almería, en caso de que durante la Operación Paso del Estrecho así se requiera. ■

A. MUNGUÍA

Formentera-Denia ¿De interés público?

Según se desprende de una respuesta parlamentaria formulada al Ministerio de Fomento, se está estudiando declarar de interés público la línea marítima Formentera-Denia. Concretamente, el Gobierno confiesa estar analizando los flujos actuales de esta ruta, así como el impacto que dicha declaración sobre las líneas existentes entre Denia con Palma e Ibiza.

No obstante, antes de su posible declaración, deberá de modificarse el Real Decreto donde se establecen las líneas existentes marítimas consideradas de interés general y entablar negociaciones con la Comisión Europea, dado que el Reglamento sobre cabotaje marítimo diseña un esquema muy liberalizado en el que se permiten pocas excepciones.

A. MUNGUÍA

Paso previo a su embarque

CONTENEDORES: control de peso



No sólo se compromete la carga, la estabilidad y seguridad del barco y, por consiguiente, la de las tripulaciones: Un buque sobrecargado no puede realizar travesías energéticamente eficientes y sus emisiones de CO₂ aumentan. Estas son algunas de las razones que han impulsado a las organizaciones navieras internacionales más relevantes a solicitar a la Organización Marítima Internacional que tome cartas en el asunto.

El World Shipping Council (WSC) y The International Chamber of Shipping (ICS), dos entidades donde se agrupan las principales navieras a nivel internacional, han hecho llegar a la Organización Marítima Internacional (OMI) una petición para que adopte cuanto antes una norma legal que obligue a controlar el peso de todos los contenedores que llegan a puerto, como paso previo a su carga a bordo.

Basan su solicitud en un estudio sobre la seguridad a bordo de los buques portacontenedores que ha realizado el Instituto de Investigación Marítima de Holanda, por encargo del Gobierno

y la industria, en el que después de evaluar las condiciones y procedimientos en que se realizan las operaciones de carga, se aconseja de forma insistente que se practique una supervisión más exhaustiva de los contenedores antes de ser embarcados.

Las conclusiones y recomendaciones de la investigación "lashing@sea" fueron remitidas a la OMI el pasado diciembre, y es ahora el organismo busca una fórmula que asegure la correcta transmisión del peso exacto de los contenedores a los transportistas y a los buques que permita mejorar las condiciones en que se realiza la carga.



***En algunas rutas
no es extraño
encontrar buques
que acarreen en
los contenedores
entre un 3% y un
7% más de carga
de lo que declaran***

Los problemas resultantes del sobrepeso de los contenedores, de su incorrecta ubicación o de un etiquetado erróneo tienen repercusiones directas en la seguridad y estabilidad del buque y, por tanto, también para la de los trabajadores de la industria, los barcos y su equipamiento, en definitiva, para todos los agentes que participan en la cadena de transporte.

Concretamente, el informe elaborado por WSC e ICS identifica como problemas derivados de transportar contenedores con sobrepeso: la toma incorrecta de las decisiones de estiba; la colisión de contenedores y la caída por la borda de los mismos; daños en la estructura del barco; riesgos de estabilidad y estrés para el barco, o dificultades para que el buque realice una singladura eficiente, en términos de consumo de fuel y emisiones de CO₂.

Aunque no existen estudios sobre cuántos barcos portan contenedores con sobrepeso, se trata de un problema importante que en ciertas rutas parece ser la práctica habitual. Las líneas

marítimas han declarado que, en algunos casos, el exceso de carga o la incorrecta declaración de pesos alcanzan el 10% de la mercancía a bordo de un buque. Algunos cargadores incluso afirman que no es extraño que el peso real que acarrea el barco pueda ser entre un 3% y un 7% superior al declarado.

Con todo ello los usuarios y operadores portuarios ven con buenos ojos la solicitud expuesta por los navieros a la OMI, aunque se muestran cautos porque la solución que adopte el organismo pueda aplicarse forma heterogénea y pueda significar una distorsión de la competencia, una opinión en la que coincide la European Sea Ports Organisation (ESPO).

Para recalcar la importancia de transportar de forma segura y correcta los contenedores y de cumplir con las normas existentes a nivel internacional, ICS y WSC elaboraron en 2008 la Guía: "Safe transport of containers by sea-Guidelines on industry best practices" (Transporte seguro de contenedores por mar-Guía de buenas prácticas).

Una optimización de la información con la que se pretende evitar algunos de los accidentes que se han producido en este sector durante los últimos años.

Es particularmente importante para todos los implicados en la cadena de transporte entender que a la peligrosidad del medio marino y a las extremas fuerzas que soporta el barco, no se puede incrementar con una mala colocación de los contenedores. Conscientes de ello, el pasado año el Comité de Seguridad Marítima de la OMI invitó a los Gobiernos a que insten a los armadores y operadores que trabajen con este tipo de carga a llevar a bordo la citada Guía. Resulta vital cumplir con las restricciones de peso y con los procedimientos correctos para asegurar la adecuada distribución de los pesos y de las cargas dentro de los contenedores para que no se muevan durante la travesía, comprometiendo la seguridad del buque.

La Guía sugiere, entre otras cuestiones, seleccionar el tipo de contenedor más adecuado para la carga a transportar; prever consideraciones de peso y volumen de la carga y qué límites se deben de observar; distribuir bien los pesos dentro del contenedor o no poner la carga pesada sobre la ligera. Tener en cuenta las instrucciones de la carga como "este lado hacia arriba"; cargar la mercancía con esquinas cortantes separada del resto; colocar la carga líquida abajo y la seca encima, etc. ■

ANA MUNGUÍA

MENOS PERSONAS implicadas en más actuaciones



La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima ha hecho públicos los datos de las intervenciones realizadas el año pasado, entre los que destaca un aumento en el número de incidentes registrados aunque con la peculiaridad de haber tenido que atender a menos personas. Por tipo de embarcaciones siguen predominando las intervenciones relacionadas con las embarcaciones de recreo, por otra parte la flota más numerosa.

Destacamos también en estas líneas, la incorporación del nuevo remolcador "SAR Mastelero" a la atención de emergencias de la costa andaluza, que viene a engrosar los medios de un servicio de vigilancia puntero en Europa.

En 2010, SASEMAR realizó 5.264 intervenciones marítimas, 236 más que al año anterior.

Los 21 centros de Coordinación de Salvamento Marítimo que hay distribuidos a lo largo de la costa española participaron en el rescate, asistencia o búsqueda de 12.338 personas en 2010, una media de 37 diarias. Estos datos suponen, frente a 2009, que aunque el número de intervenciones en que participaron aumentó (12.338 frente a 14.729), las personas que se vieron involucradas fueron cerca de 250 menos. En el millón y medio de kilómetros cuadrados que tienen asignados la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima Española (SASEMAR) por la Organización Marítima Internacional (OMI) para su vigilancia -una extensión tres veces superior al territorio nacional- la institución atendió 5.264 emergencias marítimas, 236 más que en 2009.

La mayor parte de las actuaciones en las que intervinieron los equipos de Salvamento Marítimo el año pasado estuvieron relacionadas con emergencias a bordo (3.864), otras 580 con la seguridad marítima, 329 con servicios complementarios como evacuaciones a un centro hospitalario y, 491, con la protección del medio ambiente marino.

El número total de buques que controlaron los 21 Centros de Salvamento Marítimo sumó 358.272, de los que 192.634 corresponde a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata, y con el de Canarias Oriental y Occidental. Los otros 165.638 buques se registraron en las entradas y salidas de los distintos puertos españoles.

LOS DE RECREO, LOS MÁS ACCIDENTADOS

Respecto al tipo de buques asistidos, más del 50%, (1.785) fueron barcos de recreo, 614 pesqueros, un 17%, y 508 mercantes, un 13%. Los 645 casos restantes estuvieron relacionados con otros tipos de buques o artefactos flotantes. (Ver cuadro adjunto)

A parte de otras consideraciones que se puedan hacer, no hay que olvidar que las embarcaciones deportivas o de recreo son la flota más numerosa de nuestro país y superan en número a los buques de cualquier otro tipo que navegan bajo bandera española.



Actualmente, Salvamento cuenta con una flota de 11 helicópteros.

En 2010, Salvamento Marítimo realizó, de media, 37 intervenciones diarias

Por otra parte, si analizamos los datos por el ámbito geográfico en el que se han producido los incidentes, las estadísticas de los diferentes Centros de Salvamento Marítimo coinciden con el tipo de embarcaciones que predomina en esas áreas. Así, la mayor parte de las incidencias relacionadas con pesqueros se registraron en la zona de Finisterre, donde se ubica un porcentaje muy alto de la flota pesquera. En cuanto a las incidencias con mercantes, la mayor parte se han producido alrededor de los Dispositivos de Separación

Helipuerto en Gijón

El Puerto de "El Musel" ha acordado prorrogar diez años más la concesión gratuita de las instalaciones del helipuerto a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

La decisión supone en la práctica que SASEMAR no deberá abonar ningún tipo de tasa por el disfrute del helipuerto, que cuenta con una superficie total de 7.985 metros.

El espacio es la base del helicóptero "Helimer Cantábrico", que opera desde el puerto de Gijón desde noviembre de 1994. Esta nave ofrece una importante cobertura de seguridad a la zona y está habilitado tanto para volar mar adentro como para hacerlo de noche y cuenta, entre sus peculiaridades más significativas, con un fuselaje estanco y dos turbinas de propulsión que le dotan de cierta flotabilidad en el caso de que tenga que realizar un amaraje de emergencia.

A. Munguía



El 13% de las emergencias que atendió Salvamento Marítimo estuvo relacionado con buques mercantes.

de Tráfico (registrados por los Centros de Salvamento Finisterre, Tarifa, Almería y Las Palmas). También las áreas marinas, que coinciden con las Comunidades Autónomas donde se producen más matriculaciones de embarcaciones de recreo, registran un mayor número de incidentes de este tipo de barcos (Palma, Valencia y Barcelona).

Los medios de Salvamento Marítimo también intervienen cuando se detectan embarcaciones con personas, procedentes generalmente del norte de África, que pretenden alcanzar irregularmente la costa.

Desde 2006, las emergencias atendidas como consecuencia del fenómeno de la inmigración irregular y, por tanto, el número de personas rescatadas del mar ha descendido de forma notable: Mientras que en 2010 se asistieron 221 emergencias de este tipo, en las que hubo 3.117 personas involucradas, en 2009, las incidencias fueron 264, con 5.508 inmigrantes asistidos; en 2008 se atendió a 9.739 personas en 279 emergencias; en 2007, en las 398 asistencias relacionadas con inmigración irregular que se llevaron a cabo, se atendió a 13.065 personas frente a las 605 intervenciones de este tipo que se realizaron en 2006 en las que se asistió a 30.518 inmigrantes.

Los Centros de Salvamento ubicados en la costa Mediterránea son los que realiza-

ron mayor número de intervenciones en las que había personas involucradas. Su cercanía con la costa africana y la preferencia de estas zonas para practicar deportes náuticos son algunas de las circunstancias que explican estos datos. Concretamente, de las 12.338 personas atendidas por los servicios de Salvamento Marítimo el año pasado, el Centro de Coordinación de Almería asistió a 2.271 personas, el Centro de Tarifa atendió a 1.534 y el de Palma a 1.142.

NUEVOS REMOLCADORES

La eficacia de resultante de las actuaciones de Salvamento Marítimo fruto, como hemos indicado en reiteradas ocasiones, del esfuerzo de los profesionales de esta Sociedad y de los medios puestos a su disposición por los distintos Planes Nacionales desarrollados en los últimos años, sigue siendo reforzada con la incorporación de nuevos medios.

Concretamente, el remolcador “SAR Mastelero”, que viene operando desde enero en el mar de Alborán, se une a los medios con que cuenta Salvamento Marítimo en la comunidad andaluza. Una dotación compuesta por otros dos buques, cinco Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo, doce salvamares, una guardamar, dos helicópteros HeliMer, dos aviones y una base estratégica de salvamento y lucha contra la contaminación.

El “SAR Mastelero”, cuyo puerto de

La tendencia en el número de emergencias relacionadas con la inmigración irregular ha descendido desde las 30.518 personas atendidas en 2006 a 3.117 del año pasado

TIPO DE BUQUES IMPLICADOS DURANTE 2010

Centro	Emergencias	Personas	Emergencias	Personas	Emergencias	Personas
CCS Almería	221	3.117	221	3.117	221	3.117
CCS Tarifa	179	2.271	179	2.271	179	2.271
CCS Sevilla	114	1.142	114	1.142	114	1.142
CCS Almería	221	3.117	221	3.117	221	3.117
CCS Finisterre	10	100	10	100	10	100
CCS Valencia	15	150	15	150	15	150
CCS Las Palmas	20	200	20	200	20	200
CCS Barcelona	10	100	10	100	10	100
CCS Murcia	10	100	10	100	10	100
CCS Alicante	10	100	10	100	10	100
CCS Castellón	10	100	10	100	10	100
CCS Tarragona	10	100	10	100	10	100
CCS Lleida	10	100	10	100	10	100
CCS Girona	10	100	10	100	10	100
CCS Huesca	10	100	10	100	10	100
CCS Zaragoza	10	100	10	100	10	100
CCS Navarra	10	100	10	100	10	100
CCS Aragón	10	100	10	100	10	100
CCS Cataluña	10	100	10	100	10	100
CCS País Vasco	10	100	10	100	10	100
CCS Cantabria	10	100	10	100	10	100
CCS Asturias	10	100	10	100	10	100
CCS Galicia	10	100	10	100	10	100
CCS Castilla-La Mancha	10	100	10	100	10	100
CCS Castilla y León	10	100	10	100	10	100
CCS Madrid	10	100	10	100	10	100
CCS Aragón	10	100	10	100	10	100
CCS Valencia	10	100	10	100	10	100
CCS Murcia	10	100	10	100	10	100
CCS Andalucía	10	100	10	100	10	100
CCS Canarias	10	100	10	100	10	100
Total	305	3.117	305	3.117	305	3.117

referencia es Motril, aunque recalará habitualmente en Almería y Málaga, ha supuesto una inversión de 12,6 millones de euros. Este buque viene a sustituir al "Remolcanosa V", que era fletado, y es el primero de una serie de tres remolcadores construidos por Boluda Corporación Marítima. Los otros dos, de características similares son el "SAR Gavia", que operará en Galicia sustituyendo al "Idiazábal I", y el "SAR Mesana", que cubrirá la zona de Levante y sustituirá al "V.B. Antártico".

El remolcador presentado, de 39,70 metros de eslora, dispone de un sofisticado sistema de navegación y comunicaciones, una potencia de tiro de 60 toneladas y una autonomía, a velocidad de crucero, de 6.000 millas.

Las características técnicas y operativas del "SAR Mastelero" lo hacen muy

El "SAR Mastelero", es el primero de los tres remolcadores adquiridos para sustituir a los tres que hay fletados actualmente. Los otros dos, que se botarán próximamente, son el "SAR Gavia" y el "SAR Mesana"

versátil y le permiten atender misiones diversas, entre las que se pueden destacar: el remolque de buques, el apoyo a barcos con problemas, la lucha contra incendios y el rescate de naufragos. Para atender mejor a las personas caídas al mar, el remolcador cuenta con una embarcación auxiliar semirrígida.

Dentro de sus múltiples funciones, el nuevo buque cuenta con un servicio exterior contra incendios, por lo que incorpora dos bombas extintoras con una capacidad total de 3.000 metros cúbicos a la hora, a una presión de 14 bares, y un sistema de rociadores que permite crear una cortina de agua para proteger la superestructura y la cubierta del buque, posibilitando así una mayor aproximación a la zona de siniestro.

A. MUNGUÍA



El "SAR Mastelero" sustituye al "Remolcanosa V", que era fletado, y tendrá como puerto de referencia Motril

El tráfico portuario SE RECUPERA

Los puertos españoles movieron 431 millones de toneladas de mercancías en 2010. Esta cifra refleja un crecimiento del 4,4 respecto del ejercicio anterior y significa que el tráfico gestionado por las veintiocho Autoridades Portuarias vuelve a crecer después de dos ejercicios marcados por los descensos. La recuperación del tráfico portuario se produce especialmente en el segmento de mercancías, el de pasajeros y en el de graneles líquidos con crecimientos del 8; 7,1; y el 3,8 por ciento respectivamente. La otra cara de la moneda está representada por el tráfico de graneles sólidos que han sufrido un ligero descenso del 0,6 por ciento. Estos datos apuntan la progresiva recuperación de tráfico portuario que mueve el 85% de las importaciones y el 50% de las exportaciones de nuestro país.





El cierre provisional del tráfico de mercancías en los puertos de titularidad estatal coordinados por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) indica la progresiva recuperación de los tráficos. El crecimiento del 4,4 por ciento respecto a 2009 junto con las inversiones en infraestructuras llevadas a cabo en numerosas dársenas y el nuevo modelo portuario asentado en criterios de rentabilidad despejan un horizonte que durante los dos últimos ejercicios se había oscurecido. De acuerdo con los datos de OPPE, los 431 millones de toneladas transportadas en 2010 representa un incremento bruto del 27,5 por ciento en la década 2000-2010, al pasar de los 328 millones de toneladas en 2000 a los 431 actuales, que suponen incrementos anuales, a excepción de ejercicios de 2008-9, superiores al 4 por ciento. Además, este incremento del 4,4 a final de año tiene más relevancia si se compara con el 2,8 por ciento que habían aumentado los tráficos portuarios en el primer semestre de 2010. Todo parece indicar que el crecimiento en el segundo semestre ha estado entorno al 6 por ciento para que la media anual haya sido del 4,4.

AUTORIDADES PORTUARIAS

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras lidera un ejercicio más el ranking de puertos por volumen al cerrar el año con un total de 70,3 millones de toneladas. A pesar de la competencia que ya supone el puerto Tánger-Med, la dársena andaluza supera, aunque levemente (+0,7%), los niveles de actividad de 2009. El puerto de Valencia, que creció por encima del 10%, se consolida en la segunda posición con casi 64 millones de toneladas seguido por el de Barcelona con 43,6 millones (+1,66%); Bilbao con 34,6 millones (+7,7%); Tarragona con 32,7 millones y las Palmas con casi 23 millones. Cabe resaltar que las siete dársenas que encabezan

la lista por volumen de tráfico han cerrado el ejercicio con incrementos en sus tráficos a diferencia de los ocurrido en 2009 que sufrieron descensos en el número de toneladas manipuladas alcanzando en algunos casos caídas de dos dígitos. La otra cara de la moneda está representada por los puertos gallegos de Vilagarcía y Ferrol-San Cibrao y el puerto de Alicante todos ellos con retrocesos porcentuales de dos dígitos.

La dársena de Bahía de Algeciras cierra un ejercicio, en palabras de su presidente, Manuel Morón, *con más luces que sombras*. Entre las primeras hay que señalar el incremento de actividad de la refinería de Cepsa en San Roque que ha aumentado el tráfico de graneles líquidos en un 14 por ciento; entre las sombras está el tráfico de contenedores que ha experimentado una bajada debido al descenso de actividad en la terminal de contenedores APMT (Maersk) a partir del segundo



semestre del año acumulando un descenso superior al 20 por ciento en relación al mismo período del año anterior.

El puerto de Valencia continúa su marcha ascendente acercándose, tras haberse consolidado en la segunda posición por tráfico portuario, al volumen gestionado por Bahía de Algeciras. Esta tendencia se mantiene en la actividad del mes de enero que revela un movimiento de 4.436.925 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 11,14 por ciento, respecto al mismo período de 2010.

El puerto de Barcelona ha gestionado un tráfico muy similar al del ejercicio precedente, pero hay que tener en cuenta que aquel volumen significaba un descenso del 17 por ciento. La carga general, principalmente bienes de consumo, que representan el 65 por ciento del tráfico total del puerto, ha crecido un 6 por ciento en comparación con 2009.

La evolución del tráfico portuario por Comunidades Autónomas ha sido dispar. Las dársenas Andaluzas que concentran el 25 por ciento del total nacional con 109,1 millones de toneladas, han crecido cinco puntos porcentuales. La segunda comunidad por volumen es la valenciana con 78,6 millones

Graneles sólidos y cruceros muestran la cara y cruz de los tráficos; los primeros, con 78,7 millones de toneladas (-0,6%), siguen en los niveles de 1995; los segundos, en cambio, batieron su récord histórico en 2010 con 7,1 millones de cruceristas.

de toneladas que suponen el 18,2 por ciento del total. Su crecimiento medio es superior al 10 por ciento. Los puertos de Valencia y Castellón son los líderes por tráficos en la comunidad. Cataluña es la tercera comunidad por volumen con 76,4 millones (el 17,7% del total nacional). Su crecimiento ha sido un discreto 2,6 por ciento. Los 12 puertos canarios gestionados por las Autoridades de las Palmas y Santa Cruz de Tenerife movieron 38,5 millones de toneladas (8,9% del total nacional). Esta cifra supone un crecimiento del 3,3 por ciento. Los seis puertos gallegos cerraron el ejercicio por encima de los 30 millones de toneladas (un 7% del total nacional). Esta cifra representa un descenso del 2,3 por ciento respecto a 2009. Las dársenas de A Coruña, Marín y Vigo aumentaron sus tráficos mientras que el resto registraron descensos.

TRÁFICO POR SEGMENTOS

Desde este punto de vista, el análisis por tráficos es desigual. Un año más el mejor comportamiento lo ha experimentado el tráfico de mercancía general acumulando un incremento cercano al 8 por ciento al pasar de las 176 millones a 190,2 millones de toneladas. El segmento de graneles sólidos —car-





bón, cemento y cereal principalmente— presenta de nuevo caídas, aunque mínimas. Este segmento terminó 2010 con 78,7 millones de toneladas frente a las 79,2 de 2009. De acuerdo con el OPPE, el descenso de este tipo de tráfico es debido al retroceso experimentado en nuestro país por sectores como el de la construcción (cemento), el de los productos derivados del carbón, y el de las importaciones de cereales por el buen año hidrológico. Por su parte, el tráfico de graneles líquidos muestran su recuperación al crecer un 3,8 por ciento superando los 149 millones de toneladas. Hay que destacar el buen comportamiento del tráfico de pasajeros de crucero que ha cerrado el año con un incremento del 17,7 por ciento de cruceristas que ha recalado en nuestros puertos. Este sector ha pasado en apenas una década de los 2 millones de personas de 2000 a los 7,1 millones que llegaron a nuestras ciudades a través de cruceros durante el año pasado.

El tráfico de mercancía general es un año más el principal activo de los puertos tanto para el transbordo como para el impor-exportando alcanzando el 45,5 por ciento del total alcanzando más de 190 millones de los cuales 93 millones son mercancías en tránsito que subrayan la capacidad de los grandes puertos españoles de actuar como plataforma logística. Aunque el tráfico de contenedores en tránsito pone de relieve la buena posición algunas dársenas de la península y de Canarias

en las principales rutas marítimas comerciales, este tipo de movimiento dependen de las necesidades de los servicios regulares de las compañías navieras teniendo escaso impacto económico en el área de influencia del puerto ya que únicamente crean empleo en las terminales que dan servicio a las navieras.

Cinco puertos concentran cerca del 80 por ciento de este tipo de mercancía: Valencia con 55,8 millones de toneladas (el 57,7% fueron mercancías en contenedores en tránsito), Barcelona con 27,6 millones (25,5 % en tránsito), Las Palmas con 15,1 millones (58,8% en tránsito), y Bilbao con 9,4 millones (1,2% en tránsito). La mercancía en tránsito suele tener como destino terceros países o áreas alejadas de la zona de influencia o hinterland del puerto, el resto de la mercancía responde al potencial importador/exportador de la zona de influencia del puerto.

El crecimiento de la mercancía general se ha asentado en el empuje de la mercancía en contenedores, que hace una década suponía el 61,5 por ciento y hoy en día alcanza el 72,5 por ciento del total de mercancía general. En cuanto a los contenedores, en 2010 se movieron 12,49 millones de TEUs (unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores de 20 pies), un 6,4% más que en 2009, lo que permite dar un paso adelante en la recuperación y situarse en los niveles de 2006, cuando se movieron 12,04 millones de TEUs.



El puerto de Valencia se convirtió el año pasado en el primero en España en superar los cuatro millones de TEU. Puertos del Estado realizó ayer un balance provisional que refleja que las previsiones se han cumplido y que el puerto de Valencia movió durante 2010 algo más de 4,2 millones de TEUs, un 15,14% más que en el año 2009. Por su parte Bahía de Algeciras ha cerrado 2010 con un tráfico de contenedores con 2,9 millones de TEUs, lo que significa un descenso del 5 por ciento. A pesar de la apuesta de su autoridad portuaria por la instalación de la primera terminal semiautomática en el Mediterráneo que empezó a operar la naviera coreana Hanjin, el descenso de actividad en más de un 20 por ciento de la terminal de contenedores de Maersk APMT, que ha pasado parte de su negocio a Tánger-Med en la otra orilla del Estrecho, ha pasado factura en el cómputo total de los tráficos de puerto líder en nuestro país. El puerto gaditano tiene un duro competidor en Tánger-Med que reclama su lugar como uno de los principales puertos de trasbordo en el Mediterráneo y tiene proyectado ampliar sus instalaciones con dos nuevas terminales de contenedores que ampliarán su capacidad hasta los 8 millones de contenedores al otro lado del Estrecho.

El tráfico de graneles líquidos ha tenido también un buen comportamiento alcanzando los 149 millones de toneladas. Esta cifra supone un incremento del 3,85 por ciento respecto a 2009 y confirma la recuperación de este segmento. Los puertos que destacan en este apartado son: Bahía de Algeciras con 23,6 millones de toneladas; Bilbao con 19,7 millones; Tarragona con 19,5 millones; Huelva con 16,5 millones; Cartagena con 15,1 millones; y Barcelona con 11,5 millones de toneladas.

Hay que señalar el aumento del tráfico en los puertos andaluces de Algeciras y Huelva con incrementos del 18 y 27 por ciento respectivamente. Por el contrario, Barcelona, Bilbao y Cartagena sufren caídas. La recuperación del tráfico de graneles líquidos —productos químicos y abonos, gas y productos relacionados con la actividad de las refinerías del país— señala hacia la recuperación económica que en parte se asienta en el consumo de estos tráficos.

La carga y descarga de graneles sólidos represente la cruz en el balance de 2010 al cerrar el ejercicio con 78,7 millones de toneladas. Esta cifra significa una caída del 0,7 por ciento respecto a 2009 que, a su vez, había sufrido un descenso del 22 por ciento respecto de 2008. Por tanto, estos tráficos —carbón y cereales principalmente— han tenido un comportamiento débil registrando retrocesos respecto al ejercicio anterior en 16 de las 28 autoridades portuarias.

La dársena de El Musel lidera este segmento con 13,4 millones de toneladas que representan un incremento del 7,5 por ciento sobre los 12,4 millones de toneladas de 2009. Pero hay que señalar la cifra de 2009 suponía un descenso del superior al 26 por ciento respecto a 2008. Por tanto, aunque el principal puerto Asturiano mejora, aún tiene camino que andar en la senda de la recuperación. Los principales movimientos en este segmento son el carbón y mineral de hierro. En lo relativo al carbón térmico las previsiones para 2011 no cuentan con aumentos significativos debido a la incertidumbre que rodea al este mineral. En cuanto a las cargas y descargas de mineral de hierro, el principal cliente de la terminal, Acelor Mittal, prevé mantener las importaciones de materia prima en un volumen similar al año pasado. En este apartado la dunita y el mineral de hierro son los tráficos que han registrando mayores incrementos llegando a crecimientos superiores al 60 por ciento en sus tráficos.

En lo que se refiere al tráfico de cereales, no ha habido incremento en las importaciones debido a la buena campaña agrícola en nuestro país.

CRUCEROS Y PASAJEROS

El balance de los barcos de crucero que han llegado a nuestros puertos es positivo ya que se incrementa en un 7,4 por ciento. Los 3.616 cruceros que han atracado en nuestros

puertos han batido un record al alcanzar los 7,1 millones de pasajeros de cruceros. El número de este tipo de viajeros aumentó en un 17,7 por ciento respecto a 2009. La diferencia entre ambas subidas se debe a que cada vez los cruceros son más grandes y sirven a más pasajeros. Los últimos datos a nivel europeo muestran la ventajosa posición que ocupan los puertos de nuestro país como receptores de pasajeros de nuestro país como receptores de pasajeros de crucero tanto a nivel europeo como mundial. De esta forma, entre los treinta principales destinos europeos, que sumaron algo más de 24 millones de pasajeros, los puertos españoles sumaron cerca de 5 millones, que suponen un 21 por ciento. Estos viajeros tienen un impacto muy positivo en el sector turístico ya que las estimaciones realizadas por distintas instituciones establecen el gasto medio por persona entre los 50-75 euros, si proceden de cruceros que hacen escala, y entre 200 y 300 euros si el crucero utiliza el puerto como base.

Barcelona lidera este segmento con más de 2,3 millones de personas que supone un ascenso del 9 por ciento. Estos cruceristas han llegado a la ciudad para embarcarse en un crucero o por que el crucero haya hecho escala en el puerto. El segundo puesto corresponde a los puertos de las Islas Baleares con 1,5 millones que suben un 24,5 por ciento. Le siguen los puertos de Santa Cruz de Tenerife con 740 mil viajeros (+27%); Málaga con 659 mil (+35%); y Las Palmas con 618 mil (+1,1%).

El número de pasajeros que utilizaron nuestros puertos—para llegar a las islas o a la península o durante la operación “paso del estrecho”— subió un 2,1 por ciento alcanzando los 27,2 millones. En este segmento son los puertos de las Canarias y las Baleares los que lideran con 6,2 y 5,4 millones respectivamente. Bahía de Algeciras está en tercera posición con 4,7 aunque, en su caso, esta cifra sufre un descenso del 2,4 respecto a 2009.

PESCA FRESCA

El tráfico de pesca fresca cierra el año con 233 toneladas que suponen un descenso del 5,2 por ciento en relación al mismo período de 2009 que experimentó un ascenso cercano al 14 por ciento respecto de 2008. El puerto de Vigo continúa liderando este segmento con cerca de 89 mil toneladas. Esta cifra representa una caída del 0,5 por ciento respecto a 2009. A pesar de este ligero descenso

Los 93 millones de mercancías en tránsito muestran las posibilidades de los puertos españoles como plataforma logística

el puerto olívico concentra más del 35 por ciento del total de la pesca fresca que entra y sale por nuestras dársenas. Es previsible que esta posición dominante se mantenga debido a que desde la dirección de la Autoridad Portuaria se ha reducido en un 12 por ciento la tasa que recarga las cargas y descargas de pesca fresca lo que propiciará el aumento del volumen de tráficos. Por su parte, la pesca congelada ha marcado un récord absoluto en el tráfico de mercancías al superar las 697.543 toneladas. En segunda posición, en cuanto a pesca fresca, se encuentra A Coruña con 43,154 toneladas que, aunque supone un mínimo incremento respecto a 2009, mantiene el notable incremento que experimentó en 2009 respecto a 2008. El puerto de Pasajes se coloca en tercera posición con 18.700 toneladas que mejoran en casi un 18 por ciento los resultados del ejercicio anterior. La suma del volumen de carga y descarga de estos tres puertos alcanza casi el 70 por ciento de este tráfico. El puerto de Las Palmas y el de Valencia lideran los descensos con un 43 y un 24,5 por ciento respectivamente.

Los datos de los balances de enero de 2011 aportados por las Autoridades Portuarias apuntan hacia la recuperación paulatina de los tráficos. ■

J.M.S.



La flota acude en masa a la costera del verdel

Los tripulantes de cerqueros gallegos, asturianos, cántabros y vascos se afanaban en los preparativos de sus barcos unos días antes del 15 de febrero, fecha en que se inició la costera del verdel, por temor a que la cuota de caballa se agote rápidamente como ocurrió la campaña pasada. Había expectación e incertidumbre en los puertos ya que se esperaba, que ante el recorte de la cuota y la amenaza de Bruselas de sancionar los excesos de capturas, el pescado alcanzara buen precio en lonja; e incertidumbre por saber si esta campaña superará los cortos once días que duró la del año pasado.



La presente campaña de verdel ha estado determinada por el temor a que las 24.372 toneladas de cupo (TAC, en sus siglas en inglés) asignadas a España para 2011 se agoten prematuramente. Esta circunstancia ha incrementado notablemente las peticiones de los cerqueros gallegos (60-65 embarcaciones) para pescar esta especie a las que se unirán otras 30 que faenan con anzuelo. A estas hay que sumar los 56 barcos asturianos autorizados a pescar xarda, a los que se unirán otros 20 o 30 embarcaciones artesanales, que al no tener que cambiar de modalidad, no tiene que tramitar ninguna

petición y, por tanto, se desconoce el número exacto. Finalmente está y vasca que tradicionalmente captura caballa y el casi centenar de barcos que componen la flota cántabra.

Desde la administración central, para evitar que la flota capture toda la cuota en pocos días inundando las lonjas y forzando a la baja el precio de venta, se ha reducido el máximo de pesca para los barcos de arrastre de fondo de los 18.000 kilos por barco y día de 2010 a los 8.000 kilos de 2011. La misma reducción se aplica a los cerqueros de más de 100 GT. Para los barcos de menos de 100 GT la reducción pasa de 9.000 a los 8.000 kilos de la presente campaña.

Para las otras embarcaciones, el tope de capturas es de 2.300 kilos por barco y día y un máximo de 700 kilos por tripulante y día. Además, se espera mayor control de las capturas, ya que, de acuerdo con los expertos, la campaña pasada la flota superó el tope en un 70 por ciento. Los pescadores confían en que la demanda de este pescado y la rebaja de la cuota junto al control de las capturas coloque el precio de venta en lonja entorno a los dos euros por kilo, lo que supondría un incremento superior al 10 por ciento respecto al 1,77 euros el kilo de precio medio que alcanzó la campaña pasada. ■

Nueva oportunidad para regularizar más de mil embarcaciones gallegas

La Secretaría General del Mar del MARM presentó una propuesta a la administración gallega para la regularización de las 1.130 embarcaciones que se encuentran en situación irregular al no coincidir la embarcación real -eslora, potencia excesiva, material de construcción- con la embarcación legal. Este nuevo proceso pretende rehabilitar la flota costera artesanal que por distintos motivos no obtuvo informes favorables en el anterior proceso de regularización abierto por la Ley 9/2007 que, tras dos prórrogas, se cerró el pasado 24 de octubre.

El director general de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias, presentó a los responsables de Pesca de las Comunidades Autónomas y a los representantes de las cofradías las líneas generales que permitirían, en cumplimiento de unas condiciones preceptivas de plazos y documentación, regularizar las situaciones de las embarcaciones sujetas a procesos de regularización anterior, así como de aquellas embarcaciones que no hubiesen aportado las bajas correspondientes.

Esta nueva propuesta "integradora" que pretende resolver la situación permitiendo a ese millar largo de embarcaciones continuar en el censo de la flota pesquera operativa, de acuerdo con los compromisos adquiridos por la ministra de Medio Marino, Rosa Aguilar, con la responsable de la Pesca gallega.

Para ello, se aprobará una nueva norma transitoria en la que se eliminarán las limitaciones de la Ley 9/2007. Esta norma no permitió acogerse al proceso de regularización a 562 titulares de embarcaciones que ya se habían beneficiado de una regularización anterior. Además, la norma impedía que las bajas necesarias se cubrieran se cubrieran desguazando barcos de otra modalidad diferente a la que buscaba la legalización. Al levantar estas limitaciones, las posibilidades de regularizar la situación las embarcaciones gallegas aumentan. Desde las administraciones se subraya que no se trata de una amnistía encubierta, pues las bajas tienen que ser aportadas. De esta forma los titulares de embarcaciones que en los anteriores procesos de regulación han aportado todos los requisitos necesarios para la obtener un informe favorable no se sentirán agraciados. ■

• Ayudas a la bacaladilla

Los armadores de los barcos que capturan bacaladilla en el Cantábrico advierten de que las 894 toneladas de esta especie asignadas por Bruselas a nuestro país para el presente año obligará en breve a que los barcos queden amarrados a puerto ya que en los primeros 45 días del año la flota ya ha capturado cerca del 50 por ciento.

La reducción de cuota de bacaladilla para 2011 en un 93 por ciento, se debe -según los armadores- a que el recurso está mal en la zona norte debido a la sobreexplotación que se somete a este pescado para fabricar harinas para la acuicultura. En nuestro país, según los armadores, se captura para el consumo y la venta de esta especie en lonja supone entre un 20 y un 30 por ciento de la facturación anual de buena parte de la flota. Al cierre de esta edición, la Secretaría General del Mar buscaba con las Autonomías fórmulas para compensar a la flota por el recorte de cuota.

• Balance del proyecto Selfdott

Los más de 30 científicos del proyecto de domesticación del atún rojo, que coordina en investigador el IEO de Murcia Fernando de la Gándara, se reunieron a comienzos de febrero en Montpellier, Francia, para revisar los resultados de 2010. Unos resultados con éxitos tan destacables como el cierre del ciclo biológico en cautividad del bonito atlántico (*Sarda sarda*), la obtención de puestas espontáneas de atún rojo, la ampliación de la supervivencia larvaria hasta 110 días y, por primera vez, la adaptación de juveniles de esta especie a la cautividad en tanques en tierra.

Aunque el proyecto Selfdott finalizó oficialmente el pasado 31 de diciembre, la Comisión Europea lo ha prorrogado un año a fin de aprovechar una nueva estación de puesta este verano. El objetivo principal será el de mejorar los resultados del cultivo larvario (cuyo responsable es Aurelio Ortega), con especial énfasis en la nutrición de las larvas.



BREVES

• La CE y los planes de recuperación del atún rojo

La Comisión Europea ha instado a España -y a los países con intereses en la captura de atún rojo- a que le remita "los planes para la reestructuración de la flota" que pesca esta especie, según las directrices que dio la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Bruselas alerta de que si no se cumplen estos acuerdos -y en nuestro caso, las reducciones previstas de flota están por debajo de los objetivos de la ICCAT-, España podría perder su cuota para las capturas de este año. Fuentes del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino señalan que ya han remitido los datos solicitados.

• Marinero muerto en Avilés

Uno de los marineros del cerquero "Siempre Ratónero" con base en Gijón falleció el pasado 3 de febrero cuando fue arrastrado al mar enganchado con el aparejo que manipulaba frente a las costas de Avilés. A pesar de que los compañeros pararon inmediatamente la operación de largado, nada pudieron hacer por su vida. De acuerdo con sus compañeros, la muerte pudo haber ocurrido por ahogamiento al quedar atrapado en la red o por un golpe durante el accidente. El cadáver del peruano Walter Avelino Amezquita ha sido repatriado a Perú de donde era este joven de 26 años que residía en Asturias.

• Mejoran las exportaciones de conservas

A falta del cierre de los resultados de 2010, la patronal Anfac-Cecopesca ha avanzado que la industria conservera saldó el pasado año con mejores cifras que en el 2009, tanto en lo que se refiere al número de exportaciones como a las cifras de producción. Así, la producción aumentó tanto en volumen como en valor un 2% respecto al ejercicio anterior, mientras que las exportaciones crecieron en torno a un 4%, recuperándose de las caídas del 10% registradas en 2009 respecto al año anterior.

BALEARES

El mar Balear, entre los más explotados de Europa

Según el último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente, el mar Balear ocupa el cuarto puesto en cuanto a explotación de los recursos pesqueros europeos. Únicamente se hallan en peor estado el Adriático, el Egeo y el Golfo de León. Oceana insiste en la urgencia de crear una red de áreas marinas protegidas.



Cabrera norte. José Manuel Martín

Si sistemas de pesca agresivos y poco selectivos, junto a una capacidad extractiva desmesurada de la pesca industrial son las causas del alarmante estado en que se encuentra el mar Balear. La proporción de sus recursos pesqueros que se encuentran sobreexplotados es la que, según la Agencia Europea de Medio Ambiente, le lleva a ser el cuarto en peor estado de Europa.

A pesar de que las Baleares se caracterizan por una pesca de artes menores, también dispone de una importante flota de arrastre compuesta por unas cincuenta embarcaciones ubicadas, fundamentalmente, en la isla de Mallorca, a la que se suman otras cuarenta embarcaciones provenientes de la Península, autorizadas a faenar en aguas de Ibiza y Formentera. La pesca de arrastre genera un fuerte impacto ambiental tanto por la destrucción de hábitat marinos como por la pesca no deseada, cuyas

capturas son devueltas, en su mayoría al mar ya muertas, dado que no suelen ser comercialmente rentables.

La Comisión General de Pesca del Mediterráneo señala que todas las especies objetivo de la pesca de arrastre, evaluadas en 2010 (merluza, salmonetes de roca y fango, cigala, gamba roja y gamba blanca), se encuentran en estado de sobreexplotación. Otras especies objetivo de la pesca industrial, como la sardina, el boquerón, el pez espada y el atún rojo, objetivos de las flotas de cerco y palangre, también se encuentra sobreexplotadas.

Además de pedir que se restrinjan las actividades pesqueras con mayor impacto y se promocióne la pesca tradicional de las islas Baleares, la organización ecologista Oceana destaca el daño que está produciendo la pesca recreativa a la pesca profesional, ya que sus capturas, en no pocas ocasiones, se realizan de forma ilegal y se comercializan a través de restaurantes. ■

Inspectores de Pesca intervienen 28 atunes rojos

El servicio de Inspección de Pesca del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino intervino 28 ejemplares de atún rojo a comienzos del presente mes, con un peso total de 240 kilogramos, en un pesquero con base en el puerto de Burriana, Castellón.

El pasado 7 de febrero, inspectores del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino procedieron a la incautación de 28 ejemplares de atún rojo procedentes de un pesquero con base en el puerto de Burriana, según ha informado la subdelegación del Gobierno en Castellón. La citada embarcación no sólo no reunía los requisitos legales para la pesca de esta especie, sino que en su captura se habían utilizado anzuelos no reglamentarios. Y ya puestos a incumplir, los atunes no tenían ni el peso ni la talla mínimos reglamentarios para ser capturados.

Los servicios de Inspección han abierto expediente sancionador a la mencionada embarcación y el pescado incautado ha sido entregado a una entidad que se encargó del reparto entre familias necesitadas de Castellón.

Por otra parte, en Andalucía siguen dando frutos las actuaciones coordinadas que llevan a cabo miembros del

Seprona e Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía. En los últimos días, se han realizado acciones conjuntas en Sevilla y Cádiz para el control del comercio ilegal de inmaduros. Acciones que han desembocado en la localidad gaditana de Sanlúcar de Barrameda con la incautación de 120 kilogramos de pijotas (merluza inmadura) y de más de una tonelada de boquerón con una talla inferior a la reglamentaria.

Por desgracia, la pesca de inmaduros sigue siendo una de las lacras del sector pesquero andaluz, ya que una parte de los pescadores sigue actuando sin tener en cuenta el daño que está ocasionando amparándose, al mismo tiempo, en la falta de conciencia de muchos consumidores. Estas capturas significan una importante pérdida de reclutamiento, al tiempo que hipotecan capturas venideras. También hay que reseñar la colaboración, en las costas malagueñas, que está prestando la Policía Local en tareas de control de comercio ilegal. ■

• La anémona se incorpora a gastronomía

Las cofradías de A Coruña, Barallore y Cangas, gas, bajo la dirección de la Facultad de Biología de la Universidad de Santiago, están evaluando la comercialización de la anémona. Para ello, los expertos han establecido un plan para estudiar el impacto marino de la explotación de esta especie de forma sostenible. En la actualidad mientras que los científicos realizan pruebas de acuario para establecer el crecimiento y su posibilidades reproductivas para determinar las épocas de recogida y veda. Los marineros de algunas de estas cofradías están recogiendo tres decenas de kilos por barco al día que se envía fresca a los mejores restaurantes del país.

• Renovado el Plan Golfo de León

Francia y España han actualizado el acuerdo, vigente desde 2002, de intervención conjunta y coordinada en las operaciones SAR (búsqueda y rescate), y sobre la puesta a disposición de medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina por parte de cada Estado en caso de accidente marítimo. El plan de intervención "Golfo de León", que comprende parte de la zona SAR española y francesa del Mediterráneo Occidental, se inscribe en los acuerdos regionales previstos en la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar y en el Convenio de Hamburgo sobre búsqueda y salvamento marítimo.

• Salvamento podrá disponer de un nuevo helicóptero

El Ministerio de Fomento ha recibido luz verde para adquirir un helicóptero de gran porte, con un presupuesto de licitación de 24 millones de euros, para destinarlo a Salvamento Marítimo y lucha contra la contaminación. La licitación, aprobada por el Consejo de Ministros, es el primer paso para dar cumplimiento a lo recogido en el Plan Nacional de Salvamento 2010-2018, donde se contempla sustituir progresivamente los tres helicópteros de gran porte fletados por otros tres, de nueva construcción y en propiedad, para su ubicación en las zonas de Galicia, Estrecho y Canarias.



Greenpeace

HIGIENE DE LOS ALIMENTOS

La higiene de los alimentos incluye ciertas rutinas que han de seguirse al manipularlos para prevenir daños potenciales a la salud. Los alimentos transmiten enfermedades de persona a persona y son el medio donde crecen bacterias (tanto en el exterior como en el interior del alimento) causantes de intoxicaciones alimenticias.



Durante la digestión, el ácido clorhídrico del estómago mata muchas bacterias. Sin embargo, en ocasiones, esto no es suficiente y, consecuencia de la contaminación alimentaria, pueden desarrollarse enfermedades como gastroenteritis, disenterias, enteritis o hepatitis.

La salmonella provoca la mayoría de las enfermedades. En España, cada año se producen alrededor de 1.000 brotes de infecciones por salmonella, que afectan a más de 12.000 pacientes y provocan unos 1.000 ingresos hospitalarios. A estas cifras hay que sumar los miles de casos de intoxicación familiares.

Otros microorganismos que frecuentemente producen infecciones alimenticias son el estafilococo, la escherichia coli, el campylobacter, la shigela o el virus de la hepatitis A. Los alimentos mal preparados también causan enfermedades. La seguridad de los alimentos depende de las correctas prácticas que se siguen desde que se producen hasta su consumo.

REGLAS DE LA SEGURIDAD ALIMENTARIA

1.- Seleccionar correctamente los alimentos al adquirirlos

Las carnes deben presentar una textura agradable, no flácida. En los cortes frescos, la car-

ne ha de ser roja brillante, aunque en especies como la ternera debe ser más rosácea. Las carnes cocinadas no deben mezclarse nunca con las crudas ya que el índice de contaminación es elevado.

Los embutidos deben tener siempre la piel de la tripa exterior pegada a su interior. Por regla general, las carnes deben congelarse si no se van a consumir en 48 horas. En el caso de la carne picada este tiempo es menor.

La frescura de los pescados se detecta por diferentes indicativos: las agallas deben ser rojas brillantes. Las escamas, brillantes y los ojos deben ser prominentes y estar limpios. El pescado fresco huele a mar.

Las verduras, por su parte, hay que lavarlas y enjuagarlas con abundante agua limpia para eliminar restos adheridos a su superficie.

Por regla general, basta con quitar las primeras capas de piel o las cáscaras para que verduras y frutas estén limpias. Rara vez se aconseja la limpieza con desinfectantes ya que en el cocinado se elimina toda bacteria patógena. Deben desecharse las verduras y frutas con golpes o zonas maltratadas.

En cuanto a los lácteos, éstos se someten en origen a un proceso de pasteurización que elimina gran parte de los microorganismos patógenos.

En la compra de huevos hay que rechazar los que presenten una cáscara sucia, con fisuras o roturas. Los huevos deben refrigerarse. Colocarlos en las neveras y mantenerlos limpios. Conviene lavar la cáscara con agua y jabón al utilizarlos para eliminar restos de materia fecal. No se debe hacer esta limpieza antes porque se favorece la penetración de gérmenes al interior del huevo.

Según datos epidemiológicos recientes, los huevos causan cerca del 40% de las intoxicaciones alimentarias (principalmente por salmonella) que se producen en España; por lo que hay que estar atentos al consumirlos.



2.- Manipular los alimentos de forma higiénica

Es fundamental lavarse las manos; protegerse las heridas de las manos con un apósito impermeable que impida cualquier contacto con el alimento; evitar toser o estornudar sobre los alimentos; mantener limpios los utensilios que se utilicen y evitar cualquier contacto, directo o indirecto de los alimentos crudos con los que ya estén cocinados o preparados.

3.- Cocinar los alimentos con calor suficiente

Durante el cocinado de los alimentos debe aplicarse calor suficiente, alcanzando por lo menos 70° C en el centro interno del alimento, a fin de garantizar la destrucción de los gérmenes patógenos. Es particularmente peligroso que las carnes de aves y las picadas queden crudas o poco hechas en su interior.

4.- No dejar alimentos preparados expuestos a temperatura ambiente.

Si un alimento cocinado o preparado, no se va a consumir de manera inmediata hay que refrigerarlo o congelarlo lo antes posible. No se deben dejar los alimentos a temperatura ambiente más de dos horas. Tampoco deben guardarse los alimentos durante mucho tiempo. Hay que respetar las garantías de conservación de los alimentos que marca cada congelador, y descongelarlos a temperatura ambiente, mejor que en la nevera.

5.- Recalentar completamente los alimentos, superando de nuevo los 70 grados

6.- Tomar precauciones especiales con los alimentos que se consuman crudos o cocinados con escaso calor.

Para ello se deben comprar las materias primas en óptimas condiciones de frescura, observando que cumplen las normas de presentación, conservación y, en su caso, etiquetado.

- Adquirir los moluscos bivalvos vivos (almejas, ostras, mejillones, navajas, etc.) con toda garantía de depuración.

-Limpiar muy bien la parte ventral del pescado fresco que se consuma crudo y congelarlo al menos 24 horas, para matar parásitos como el anisakis.

- Lavar los vegetales de consumo en crudo (ensaladas y frutas) con agua potable y desinfectarlos añadiendo al agua unas gotas de desinfectante autorizado siguiendo las dosis señaladas en la etiqueta.

7.- Mantener y conservar separados los alimentos crudos de los cocinados tanto en la cocina, despensa y armarios como en la nevera.

8.- Utilizar utensilios distintos para los alimentos crudos, cocinados o lavados antes de volver a usarlos.



9.- Proteger los alimentos y la zona de preparación de las comidas de insectos, roedores y animales de compañía.

10.- Comprar los alimentos en establecimientos autorizados, con etiquetado y comprobando las fechas de caducidad.

11.- Utilizar exclusivamente agua apta para el consumo humano.

Para la preparación de alimentos debe emplearse agua procedente de la red pública, o de otro origen, siempre y cuando se haya sometido a un tratamiento de potabilización adecuado y se controle regularmente su calidad. En caso de que existan dudas de su potabilidad, habrá que desinfectar el agua hirviéndola o añadiendo lejía apta para la desinfección del agua y dosificarla según las instrucciones del envase.

12.- Mantener los requisitos de conservación y fechas de caducidad de los alimentos.

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA MADRID.



INAUGURADO EL CENTRO DE SANIDAD MARÍTIMA DE BALEARES



El director del ISM, Luis Casqueiro, se trasladó el pasado 21 de febrero a Palma de Mallorca para inaugurar el nuevo Centro de Sanidad Marítima del organismo en Baleares que hasta ahora no tenía instalaciones propias. El Centro, ubicado en la planta baja de la Casa del Mar de Mallorca, contará con dos médicos, dos administrativos y una enfermera. Los facultativos además de atender a la gente del mar de Mallorca, se trasladarán una vez a la semana a Ibiza y Menorca y una vez al mes a Formentera.

En rueda de prensa y acompañado por el delegado del Gobierno en Baleares, Ramón Socias, y por el director provincial del ISM, José María González, Casqueiro señaló que, gracias a la prevención médica que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo a través de los reconocimientos y la formación del personal en primeros auxilios, la mortalidad de los trabajadores del mar se ha reducido un 77% en los últimos diez años.

En la reforma de las instalaciones se han invertido 275.571 euros. El delegado del Gobierno, Ramón Socias, destacó el esfuerzo de austeridad que se está llevando en la administración para "hacer lo máximo con menos coste". En este sentido, Casqueiro señaló que el presupuesto anual del ISM para inversiones está limitado a 12 millones de euros para los 140 centros de trabajo que dependen de él.

El nuevo Centro de Sanidad Marítima acogerá los reconocimientos médicos y las actuaciones de formación para los 2411 trabajadores que hay en las islas (dedicados a la pesca de bajura, a las actividades mercantes y de cabotaje y a las actividades náuticas). Será responsable del personal de las 433 embarcaciones inscritas en el archipiélago, además de las que recalcan en él en temporada alta cuando el número de tripulantes se incrementa un 27% y el de embarcaciones un 35%. El director del ISM aprovechó la oportunidad para dar un mensaje de tranquilidad sobre las inquietudes que el futuro de la entidad, se han generado por la creación de la Agencia única de la Seguridad Social, diciendo que el Instituto seguirá adelante.

PRUEBAS EN MARINA MERCANTE

La Dirección General de la Marina Mercante ha convocado pruebas para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficiales Radioelectrónicos de Seguridad de la Marina Mercante. Las pruebas se realizarán en mayo y noviembre. Los plazos de presentación terminan el 29 de abril, para la primera convocatoria, y el 31 de octubre, para la segunda.

En las Escuelas Superiores de la Marina Civil de Gijón y A Coruña, en la Escuela Técnica Superior de la Marina Civil de Santander, en la Escuela Técnica Superior de Náutica, y Máquinas Navales de Bilbao, en las Facultades de Náutica de Cádiz y Barcelona y en la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife tendrán lugar los exámenes para piloto de Segunda y oficial de máquinas de Segunda de la Marina Mercante mientras que las pruebas para oficiales radioelectrónicos de seguridad se desarrollarán en la Facultad de Náutica de Cádiz y en la Escuela Técnica Superior de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval de Santa Cruz de Tenerife.

Al impreso de solicitud, los interesados deberán acompañar justificante del pago de tasas (43,11 euros), fotocopia del DNI, pasaporte o tarjeta de residencia en vigor, fotografía del interesado y la documentación que acredite la formación académica y los períodos de embarque.

TÉCNICO EN CULTIVOS ACUÍCOLAS

El Consejo de Ministros del pasado 25 de febrero aprobó el título de Técnico en Cultivos Acuícolas, dentro de la familia profesional "marítimo pesquera".

La obtención del título capacitará para trabajar, bien por cuenta propia o ajena, en empresas de acuicultura, acuarios, centros de investigación y cofradías de mariscadores en las áreas de producción y mantenimiento de instalaciones.

Tras dos mil horas de formación, los profesionales adquirirán los conocimientos exigidos, cumpliendo la normativa de aplicación medioambiental y de prevención de riesgos laborales vigente.

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*

Prevenir

y gestionar los riesgos laborales en tu negocio ahora

no te costará nada con

Prevención **10.es**



Si tienes un negocio y menos de 10 empleados, entra en www.prevencion10.es o llama al **901 25 50 50**
un nuevo servicio de asesoramiento público

evalua-t[®]
evaluatRiesgo



Con la colaboración de las Comunidades Autónomas

Haz de la prevención tu gestión más rentable