

Mar

Nº 547
MAYO 2015

**FLEXIBILIDAD EN
LOS DESCARTES**

**CONSERVERAS Y ARMADORES,
ENFRENTADOS POR EL ATÚN**

**Más trabajadores del mar
con protección social**

**Fátima Báñez anunció en Bamio la integración
de nuevos colectivos en el REM**

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

BAMIO

La gran escuela del Mar



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Aplicación de la reforma

Una de las primeras consecuencias de la reforma de la Política Pesquera Común ha sido la aplicación desde el pasado mes de enero, de una forma progresiva, según especies, de la política de descartes que supone la obligación de desembarcar en puerto todas las capturas realizadas por la flota. La medida tiene como principal objetivo racionalizar capturas evitando que se devuelvan al mar, en la mayor parte de los casos muertos, una media del 20% de las capturas totales y que en algunos caladeros y especies de escaso valor llegan a superar el 60%.

Por lo que supone de ruptura con el pasado, la política de descartes tiene una fuerte repercusión en el conjunto de las flotas comunitarias, y muy especialmente en la española, por la falta de cuota suficiente para el desarrollo de su actividad en los caladeros de la Unión Europea, lo que va a suponer un esfuerzo y sacrificio añadido. Mientras las flotas de otros países miembros tienen cuotas suficientes e incluso no utilizadas, lo que les puede permitir aplicar descartes sin ningún problema ante la posibilidad de transferencia de las mismas entre especies, en el caso de España la medida puede tener efectos muy negativos para la rentabilidad de sus barcos.

Evitar los descartes no es solo una preocupación de la Comisión Europea, sino también de otros países fuera de

la UE donde en los últimos años se han adoptado diferentes mecanismos para analizar la situación y evitar la pesca no deseada vía otros procedimientos como el cambio o la transformación de artes más selectivos. Bruselas optó por aplicar la vía de los descartes obligando a desembarcar todas las capturas y cargando las mismas a las cuotas disponibles por cada flota en medio de las protestas del sector en España desde donde se reclamaba un tiempo muerto a la hora de su aplicación ya que no se había logrado una modificación en profundidad del actual sistema de asignación de cuotas.

Desde esta perspectiva, es importante el acuerdo del Parlamento Europeo, que debe cerrarse con los ministros de pesca para que, al menos, las sanciones previstas por la política de descartes, se aplace por un periodo de dos años. Es un paso positivo para la adaptación de una flota a un nuevo sistema, pero la solución no es, no penalizar en ese tiempo un incumplimiento derivado de la complejidad en la aplicación del nuevo sistema. Para el sector, la demanda exige cumplir lo reglamentado, pero con un cambio profundo en la asignación de las posibilidades de pesca, de la asignación de cuotas, donde unos pocos países siguen manteniendo sus derechos históricos olvidando los intereses y las necesidades de otras flotas. ■



Odón de Buen: Toda una vida

Autor: Antonio Calvo Roy

Edita: Ediciones94, DPZ y Ayto. Zuera

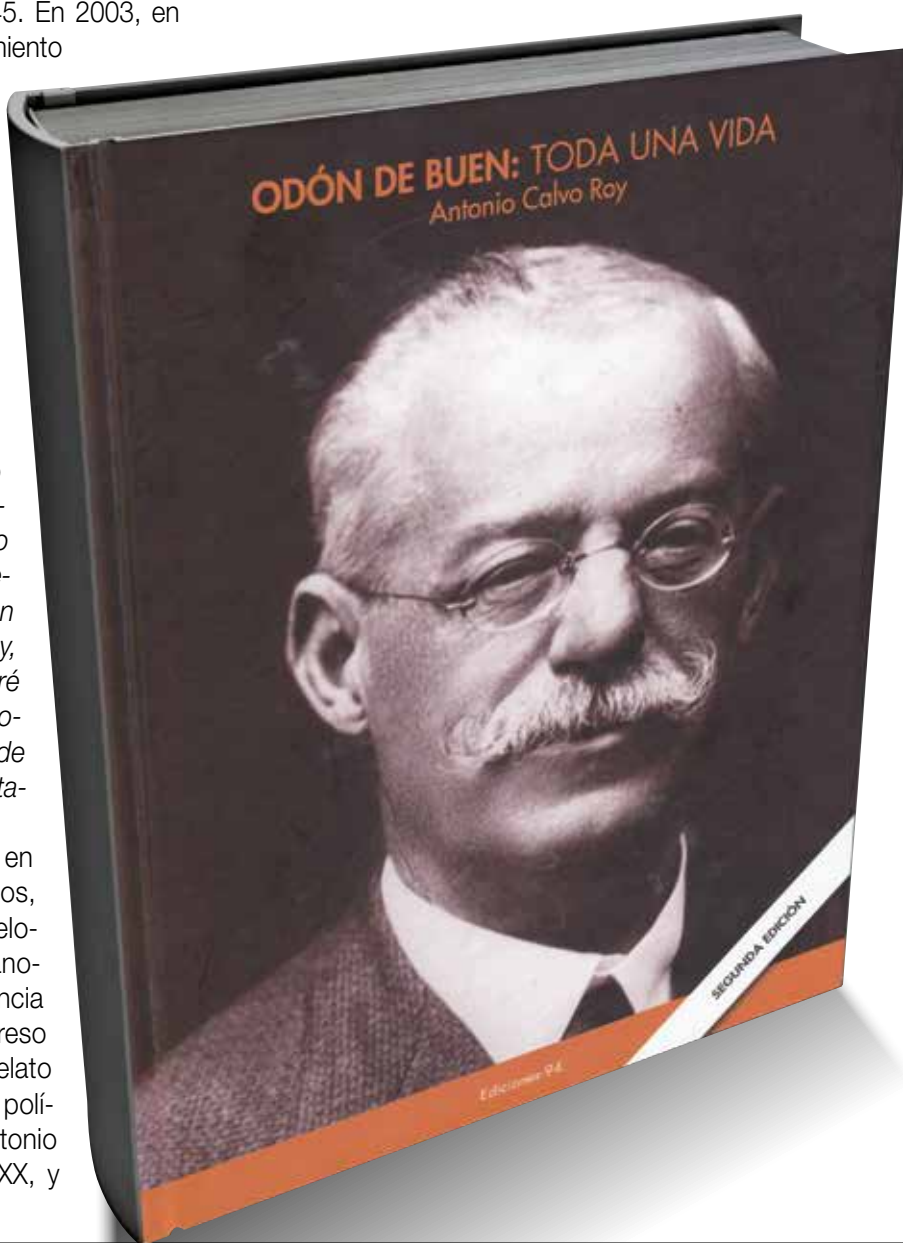
Un científico y político e impulsor de la ciencia que, a mi juicio, marcó una época y no ha sido suficientemente reconocido. Así ve al fundador del Instituto Español de Oceanografía, en 1914, Antonio Calvo Roy. Y quizá sea ese el principal motivo de su biografía "Odón de Buen: Toda una vida" sobre este singular personaje que tuvo que abandonar España tras el golpe militar de 1936. Su exilio le llevó hasta México, donde murió en 1945. En 2003, en un acto organizado por el Ayuntamiento zaragozano de Zuera y presidido por el rey Juan Carlos I, se rindió un merecido homenaje a Odón de Buen tras la llegada de sus restos mortales que, desde entonces, descansan en su pueblo natal (ver MAR 417, junio 2003).

El autor nos comenta que descubrió a Odón de Buen en 1998, cuando escribía una biografía de Ramón y Cajal. Cuando hablaba de sus compañeros de tertulia, primero en Barcelona y luego en Madrid, citaba a un joven naturalista de mucho mérito, republicano exaltado y libre-pensador militante. Aquella definición tan atractiva se me quedó grabada y, algunos años después, me encontré con el tiempo y la oportunidad de profundizar más en la figura de Odón de Buen, una persona que me ha resultado apasionante.

Alumno brillante, catedrático en Barcelona y Madrid durante 44 años, concejal del ayuntamiento de Barcelona y senador, impulsor de la oceanografía en España y figura de relevancia internacional en la especialidad y preso político canjeado, su vida es un relato apasionante en el que la ciencia y la política se entrecruzan. Así describe Antonio Calvo Roy a esta figura del siglo XX, y

del que ahora se cumplen 75 años de su muerte. Un libro con el que quiere contribuir a remediar su injusto olvido, profundizando en la figura de este personaje "que se enamoró del mar desde la estepa aragonesa".

La biografía de Odón de Buen tiene 280 páginas y debe solicitarse a través del correo electrónico edic94@gmail.com. El precio del libro es de 30 euros más gastos de envío. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

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.

Illes Balears: 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.

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Bizkaia). Tel. 94 473 90 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. Muelle Alfonso XII s/n. 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. C/ Celestino Junquera, 17-19. Tels. 985 327 200 - 985 327 300.

Gipuzkoa: Casa del Mar. Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián 20014 (Gipuzkoa). 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, 2. Tel. 881 909 800.

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

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10.

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

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

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300. Tel. 963 359 900.

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. 986 568 300.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: i2v SL (Grupo ATENEA) www.onemagazine.es

Imprime: i2v SL (Grupo ATENEA) / Einsa Print

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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.

Descárgate la revista en tu smartphone



6

FÁTIMA BÁÑEZ VISITÓ BAMIO

La ministra anunció la entrada de nuevos colectivos de trabajadores en el Régimen del Mar de la Seguridad Social



12

ENFRENTAMIENTO POR EL ATÚN

Conserveros y armadores enfrentados por las importaciones de lomos de atún



20 TIEMPO MUERTO PARA LOS DESCARTES

El Parlamento Europeo plantea no aplicar sanciones por los descartes hasta 2017

- 6 Fátima Báñez visitó Bamio
- 10 Convenio de trabajo marítimo
- 12 El atún divide al sector
- 20 Descartes, sanciones aplazadas
- 22 Entrevista cofradías gallegas
- 26 Consumo de pesca en la UE
- 32 El futuro de la acuicultura
- 36 Siniestro del barco ruso en Canarias
- 40 La posidonia en Baleares
- 46 Sonidos bajo el mar
- 48 Ferry siniestrado en el Mediterráneo
- 49 Contratos para Navantia
- 50 Políticas para autónomos
- 52 Salud y seguridad laboral
- 53 IPL sobre renta mínima
- 54 Náutica deportiva
- 56 Sinaval
- 60 Museo de fotos navales
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:
www.seg-social.es
CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:
www.seg-social.es - icono **Revista 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

Durante su visita al Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio

BÁÑEZ PRESENTA LA FUTURA LEY DE PROTECCIÓN SOCIAL DEL MAR



La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, visitó el pasado 19 de mayo las instalaciones del Centro Nacional de Formación Marítima (CNFM) del Instituto Social de la Marina en Bamio. Allí presentó las líneas básicas de la futura Ley que regulará la protección social de los trabajadores del mar. La nueva norma extenderá su ámbito de aplicación para encuadrar a colectivos que durante años han reivindicado su pertenencia al Régimen Especial del Mar.

La visita de la ministra de Empleo y Seguridad Social al Centro Nacional de Formación Marítima (CNFM) del Instituto Social de la Marina en Bamio trajo buenas noticias a la gente del mar. Fátima Báñez aprovechó la ocasión para presentar las líneas básicas de lo que será la futura Ley reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero.

La norma, cuya elaboración se encuentra en un estado muy avanzado, “actualizará y sustituirá una legislación, de más de 40 años, obsoleta y derogada en su mayor parte, al tiempo que regulará de forma completa e integral toda la protección social de los trabajadores del mar”, explicó la ministra.

Además, finalizada su redacción, por primera vez se regulará en un único texto toda la protección social gestionada por el Instituto Social de la Marina; es decir, las competencias que tiene encomendadas en materia de formación, sanidad marítima, acción social y gestión de la Seguridad Social de los trabajadores del mar. El texto incorporará tanto la protección de los trabajadores encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, como aquellos aspectos y programas que complementan la protección social del sector.

NUEVOS COLECTIVOS EN EL REM

Otra de las novedades contempladas en la futura Ley es que extenderá su ámbito de aplicación para cubrir las necesidades de colectivos de trabajadores que desde hace años demandaban pertenecer al REM. Así, “el personal que presta servicios en plataformas petrolíferas, de gas o similares; los trabajadores dedicados a la acuicultura; los buceadores; los rederos por cuenta ajena y los autónomos de la Marina Mercante se incorporarán con respaldo legal al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar”, explicó la ministra Fátima Báñez.

El Régimen Especial del Mar se configura en dos grandes colectivos; los trabajadores por cuenta ajena y los trabajadores autónomos. El texto en elaboración, suprime fórmulas jurídicas ficticias que, en un momento dado, sirvieron para regular determinados colectivos pero que, en la actualidad, ya no son necesarios. Es el caso de los trabajadores asimilados a cuenta ajena como los armadores embarcados, auténticos trabajadores autónomos.

La norma busca simplificar la regulación del Régimen del Mar ya que sólo recoge sus especificidades en materia de cotización y coeficientes reductores de la edad de jubilación. En todo lo demás, remite a la normativa general de la Seguridad Social, evitando duplicidades.

Será la primera vez que una norma legal defina a los beneficiarios de la protección



La ministra Fátima Báñez, sensible a los problemas de la gente del mar.

La futura Ley incluirá a rederos, acuicultores, buceadores y trabajadores de plataformas petrolíferas o de gas

social específica que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina a los trabajadores del mar pero que no están encuadrados en el REM.

Por otra parte, de acuerdo con la definición realizada en la Ley de Puertos del Estado y en la de la Marina Mercante, el nuevo texto aclarará el concepto de estibador portuario.

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO

La ministra de Empleo y Seguridad Social recordó que el Gobierno acaba de aprobar un Real Decreto sobre el cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre trabajo marítimo 2006 de la OIT en buques españoles.

El Convenio, tal como explicamos en este mismo número de la revista MAR, recoge el derecho de la gente del mar a condiciones de trabajo decentes en aspectos relacionados con el entorno laboral y vital; así como la responsabilidad que incumbe a cada Estado miembro de cumplir plenamente y controlar la aplicación del Convenio.



Luis Casqueiro, director del ISM, dio la bienvenida a Bamio a las autoridades.



Báñez cogió el timón del simulador de navegación marítima

El Real Decreto determina el procedimiento coordinado de inspección y control de los requisitos que han de cumplir los buques españoles conforme al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006: los requisitos mínimos para trabajar en el mar, las condiciones laborales, la idoneidad de alojamiento, las instalaciones de esparcimiento o de descanso en el barco y la protección social, sanitaria y asistencia médica a bordo de los buques.

Fátima Báñez insistió en que el objetivo del Real Decreto es “seguir sumando compromisos” para velar por las condiciones de trabajo de la gente del mar.

DEL ISM A UNA BATEA

Durante su visita al Centro, la ministra de Empleo y Seguridad Social estuvo acompañada por el secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, de las conselleiras gallegas de Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana, y de la de Trabajo e Benestar, Beatriz Mato, del alcalde de Vilagarcía, Tomás Fole, y del director del ISM, Luis Casqueiro, entre otras autoridades.

Fátima Báñez escuchó atenta las explicaciones que le dieron sobre la formación impartida en Bamio donde se titularon 3.000 alumnos en 2014. Presenció algunas de las prácticas de salvamento y rescate desarrolladas por los estudiantes y se animó a coger el timón del simulador de navegación marítima.

La titular de Empleo y Seguridad Social, que ya presenció el año pasado en Las Pal-

La ministra de Empleo y Seguridad Social se interesó por las actividades formativas del ISM y habló con miticultores de la Ría de Arousa

mas, el primer ejercicio conjunto de salvamento marítimo llevado a cabo por el “Esperanza del Mar” y el “Juan de la Cosa”, destacó la labor que realiza el ISM a favor del empleo en el mar. “El Instituto Social de la Marina –dijo Báñez- vela desde hace 85 años por la calidad del empleo en el sector. Ha sido desde siempre el organismo encargado de desarrollar la protección social integral de los trabajadores del mar en sus diversos aspectos, desarrollando programas punteros que han servido de inspiración a otros países del mundo”.

Fátima Báñez se refirió en concreto a los programas de sanidad marítima y de formación “vital para el acceso al mercado laboral y la mejora de la cualificación profesional que permite ampliar las expectativas de promoción profesional, mejorando la calidad de vida de la gente del mar y contribuyendo a que España siga siendo una potencia marítima”

EMPLEO EN EL SECTOR

El mar es “una parte central de la “marca España”. Tan relevante que la historia de nuestro país no se entendería sin la contribución de su gente. Los marineros, los pescadores y la actividad portuaria han hecho de España una potencia pesquera”, dijo Báñez.

España es el primer productor de pescado de la Unión Europea y el sector de la pesca ocupa a 35.500 personas. Además, según los datos del Registro Europeo de Buques, nuestra flota totaliza casi 10.000 embarcaciones.



Fátima Báñez, junto a las conselleiras gallegas de medio rural y del mar atienden las explicaciones de RCP.

La tendencia de creación de empleo también comienza a percibirse en el mar. Así, en el sector de la pesca y de la acuicultura, el paro se está reduciendo a un ritmo interanual del 4,2% y, lo más importante, en el sector hay menos trabajadores en paro y más afiliados al REM que al inicio de la legislatura.

Después de visitar Bamio, Fátima Báñez se trasladó al muelle de Paxaxeiros donde embarcó en una nave del Servicio de Guardacostas gallego que la llevó hasta el polígono B de bateas del municipio de Vilagarcía. Acompañada de la conselleira do Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana, la ministra conoció de cerca cómo se produce el mejillón, ensalzando la importancia de la Ría de Arousa como productora mundial de este molusco.

CENTRO ÚNICO Y ESPECIAL

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos, que acompañó a la ministra de Empleo y Seguridad Social en su visita a Bamio, destacó que el Centro Nacional de Formación Marítima es “una pieza esencial del ISM y de la Seguridad Social como institución. No sólo por su relevancia en el ámbito de la formación de los trabajadores del sector marítimo-pesquero, sino también como símbolo de la fuerte conexión histórica que siempre ha habido entre la Seguridad Social y los hombres y mujeres del mar”.

Tras conocer el Centro, Burgos destacó el excelente estado de las instalaciones y la multiplicidad de recursos técnicos y formativos de los que dispone para conseguir “la máxima capacidad en el desarrollo de sus funciones”.

“El Centro Nacional de Formación Marítima muestra la cercanía, implicación y colaboración que el ISM tiene con la gente del mar”, dijo Tomás Burgos

El secretario de Estado de la Seguridad Social mostró su satisfacción por la “extraordinaria relación que el Centro Nacional de Formación Marítima mantiene con las instituciones civiles, militares, sociales y profesionales con las que se relaciona a diario, y el grado de afecto y reconocimiento que juega no sólo en su área geográfica más cercana sino también en el conjunto del sector marítimo-pesquero español”. Según Burgos, más que un centro formativo es, en cierto modo, “el corazón del importante esfuerzo de cercanía, implicación y colaboración que mantiene el ISM con su ámbito natural, que no es otro que el de los trabajadores del mar”.

De acuerdo con las palabras del secretario de Estado, Bamio es para el sistema de Seguridad Social un exponente de que el Régimen Especial del Mar y todas las competencias de formación, asistencia y protección social que desarrolla el ISM son, quizás hoy más que nunca, una prioridad. Y destacó que el Centro de Formación Marítimo Pesquera es un “distintivo de eficacia, compromiso y esfuerzo en pos de mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores, de mejora de sus cualificaciones, de apoyo a su formación y capacitación profesional y de trabajo por el futuro de los miles de hogares que, en toda la geografía española, viven y dependen del mar”.

El ISM está “embarcado”, como toda la Seguridad Social de España, “en un importante proceso de modernización y adaptación en el ámbito de sus recursos tecnológicos al servicio de los ciudadanos, en el de la coordinación institucional y en la incorporación de la normativa internacional, como ha ocurrido con la reciente trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2013/54/UE, sobre determinadas responsabilidades del estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT”, dijo Tomás Burgos.

Por otra parte, señaló que el Anteproyecto de Ley reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero, en el que se está trabajando, será “un hito histórico” que abrirá las puertas de un futuro más prometedor en la actividad marítimo-pesquera, con una protección social a la altura de ese futuro. ■

**Texto y fotos. Ana Díaz
C. Parrondo**

Reglas para vigilar el cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo

MAYOR COORDINACIÓN en la inspección de buques

El Consejo de Ministros del pasado 8 de mayo aprobó, a iniciativa de los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento, el Real Decreto sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en buques españoles. El texto normativo articula un procedimiento coordinado de inspección que vela por las condiciones de trabajo de la gente del mar.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006), aprobado por la Conferencia Internacional de Trabajo de la OIT, en febrero de 2006, fue ratificado por España en febrero de 2010 y entró en vigor hace dos años.

Por su especial trascendencia y significado, la norma es considerada el cuarto pilar del marco internacional que regula la navegación marítima mundial. Recoge en un solo instrumento tanto el derecho de la gente del mar a condiciones de trabajo decentes, como la responsabilidad que incumbe a cada Estado miembro de cumplir plenamente y controlar la aplicación de la norma mediante un sistema eficaz de inspección y certificación.

Se trata de un Convenio único que aglutina 68 normas internacionales de trabajo relacionadas con el sector marítimo, en vigor durante los últimos 80 años. Además de las inspecciones a mercancías, rutas de navegación o a dispositivos de seguridad aplicados a las maniobras de atraque en puerto, establece la obligación de que los trabajadores embarcados se sometan a reconocimientos médicos periódicos.

También regula las condiciones de trabajo en aspectos como los contratos, las nóminas, la edad mínima que debe tener una persona para trabajar en un barco, las horas de labor y descanso, los turnos y vacaciones

Los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento vigilan en nuestro país que se cumple la normativa internacional



remuneradas, la formación de los tripulantes o la repatriación de éstos en caso de abandono del buque.

INSPECCIÓN A TRES BANDAS

En España, las materias del CTM 2006, objeto de inspección y control son competencia de varios organismos pertenecientes a los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento. Se trata del Instituto Social de la Marina, de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la Dirección General de la Marina Mercante, que velan por el cumplimiento del Convenio.

El Instituto Social de la Marina tiene la competencia de realizar los programas y acciones dirigidas al reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar; la asistencia sanitaria y el control de los medios médicos y sanitarios a bordo de los buques.

En este sentido, comprueba el estado de las instalaciones del barco dedicadas al alojamiento y al ocio de los tripulantes, la enfermería o los botiquines. También el servicio de fonda y la alimentación que se ofrece en los barcos.

A la Inspección de Trabajo y Seguridad Social le corresponde la vigilancia y exigencia de las normas legales, reglamentarias y el contenido normativo de los convenios colectivos en



Más de medio millón de marinos de todo el mundo se benefician del Convenio de la OIT



Los trabajadores del mar están a partir de ahora más protegidos.

el ámbito de ordenación del trabajo y las relaciones sindicales; la prevención de riesgos laborales o los sistemas de seguridad social y empleo.

Entre los asuntos que vigila destacan, entre otros, la edad mínima que deben tener los trabajadores para trabajar en un buque, los acuerdos de empleo de la gente del mar, el pago de salarios o el uso de los servicios privados de contratación y colocación autorizados.

Finalmente, la Dirección General de la Marina Mercante se encarga de la ordenación general de la navegación marítima en nuestras aguas; así como de la flota civil es-

pañola. También es el organismo encargado de expedir y renovar el Certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima a los que se refiere el Convenio de la OIT.

Además, comprueba las cualificaciones y la formación de los trabajadores del mar, la dotación de los buques y el procedimiento de quejas a bordo.

DIRECTIVA EUROPEA

La aprobación de este Real Decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado de pabellón en materia de cumplimiento y control del Convenio sobre el Trabajo Marítimo del año 2006.

El texto, estructurado en nueve artículos, tres disposiciones adicionales y otras tres finales, establece un procedimiento coordinado de inspección y control de los requisitos que han de cumplir los buques civiles españoles a los que se aplique la normativa de la Organización Internacional del Trabajo.

De acuerdo con el Real Decreto, el Instituto Social de la Marina, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Dirección General de la Marina Mercante se ocuparán de establecer los objetivos y las normas para administrar coordinadamente la inspección y la evaluación de dichos objetivos y normas, en cumplimiento del CTM 2006.

La coordinación general de las inspecciones y la planificación de las visitas a los buques se harán desde los servicios centrales de la Dirección General de la Marina en Madrid, distribuyéndose el calendario de inspecciones a las distintas capitanías marítimas correspondientes.

Los capitanes marítimos se encargarán posteriormente de coordinarse con los inspectores de las direcciones provinciales de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina para ejecutarlas y llevarlas a cabo.

Los resultados de las inspecciones volverán a la Dirección General de la Marina Mercante que se encargará de dar el visto bueno o negar la navegabilidad del buque, en caso de incumplimiento de la normativa internacional. ■

Ana Díaz

CONSERVEROS Y ARMADORES, enfrentados por el atún

El atún se ha convertido en un motivo de enfrentamientos entre la patronal de la industria conservera, Anfaco y la Confederación Española de Pesca, Cepesca con el incremento del contingente de lomos con arancel cero.

Para los conserveros, se trata de una necesidad inaplazable y, para ello, se han recabado todos los apoyos políticos con el fin de lograr una posición más competitiva en los mercados. El actual contingente de lomos de atún de solo 22.000 toneladas se ve insuficiente para sus necesidades por lo que reclaman su incremento a las 30.000 toneladas con un incremento del 20%, caso de que fuera necesario.

Por su parte, para la organización que representa a los armadores, existe materia prima y oferta suficiente en el mercado interior para atender todas las necesidades de los industriales. La patronal de la pesca critica a los conserveros por reclamar medidas de control y trazabilidad sobre las conservas procedentes de varios países asiáticos, pero a la vez reclaman la entrada de lomos de atún procedentes de esos mismos países. Desde Cepesca se cree que acudir a las importaciones baratas no debería ser la salida para el futuro de la industria conservera española, sino la apuesta por la calidad.

Solicita que el contingente sin aranceles pase de 22.000 a 30.000 toneladas y la posibilidad de un 20% más si fuera necesario

Anfaco reclama más lomos de atún

El sector de la industria conservera, a través de las organizaciones Anfaco y Cecopesca, ha planteado a diferentes instancias españolas y comunitarias la necesidad de que la Unión Europea de luz verde al incremento del actual contingente de 22.000 toneladas de lomos de atún que entra sin aranceles, hasta las 30.000 toneladas en el periodo de 2016 a 2018. Los industriales reclaman que, caso de que ese volumen fuera insuficiente para las necesidades de las empresas, el mismo se pudiera incrementar automáticamente en un 20%. Los industriales justifican esa petición por considerar que actualmente el abastecimiento que tiene de esa materia prima es insuficiente y que además, es indispensable adquirirlo a unos precios que permitan al sector una posición de competitividad frente a terceros países que operan con las conservas en los mismos mercados.

Desde la industria se indica igualmente que ese contingente de importaciones sin aranceles es para todos los países miembros, lo que supone que, prácticamente se adquiere por el sector en unos pocos días desde su puesta a la venta, por la existencia de una fuerte demanda. En la campaña anterior, sobre un contingente de 22.000 toneladas, la industria conservera española se hizo con 10.232 toneladas, una cifra corta para sus necesidades de abastecimiento.

La industria conservera española elabora anualmente unas 220.000 toneladas de atún, que suponen el 65% de todas las conservas. Esa cifra es la más alta de todos los países comunitarios donde la producción española representa también el 65% de todos los países de la Unión Europea donde el consumo total se estima en unas 700.000 toneladas. Para las empresas, es fundamental disponer de un abastecimiento suficiente de materia pri-

ma para mantener los actuales niveles de actividad que afecta a unos 15.000 trabajadores, producto que se utiliza tanto con el atún entero, fresco o congelado, así como con los lomos de atún.

Según los datos manejados por las empresas conserveras, las necesidades de abastecimiento de atún entero en España serían de 356.000 toneladas, a las que se sumarían otras 158.000 toneladas de lomos de atún, mientras en el conjunto de la Unión Europea esas necesidades se cifran en 550.000 toneladas de atunes enteros y 244.800 toneladas de lomos. Frente a esos datos, las capturas de la flota atunera comunitaria se cifran en unas 400.000 toneladas, mientras las correspondientes solamente a la flota española serían de 297.689 toneladas. Esas cifras reflejarían la necesidad de proceder a las importaciones tanto del producto entero fresco como congelado y de lomos de atún. En 2013, las importaciones de atún fresco y congelado ascendieron a 70.928 toneladas, a las que se sumaron otras 63.120 toneladas de lomos. Para los industriales, estas entradas son totalmente indispensables para sostener la actividad, mantener el empleo y tener una posición más competitiva en relación con los países en desarrollo donde, especialmente sus costes laborales, son mucho más bajos.

Desde la industria se destaca la evolución de las importaciones de conservas en el conjunto de la Unión Europea proceden-

IMPORTACIONES ESPAÑA DE LOMOS DE ATÚN - Volumen TM

	2010	2011	2012	2013
Portugal	442	1.160	-	48
Francia	-	1	81	8
Alemania	-	3	-	1
Bélgica	-	-	-	-
R. Checa	3	-	-	-
R. Unido	775	125	17	-
Italia	-	26	-	-
P. Bajos	-	-	-	-
Intracomunitario	1.220	1.314	98	57
Ecuador	25.681	21.425	21.398	21.533
Papua N. Guinea	1.747	4.488	6.561	8.736
Guatemala	8.659	6.479	9.112	7.056
El Salvador	7.587	5.828	6.072	6.886
China	2.845	3.351	1.803	4.981
I. Mauricio	7.602	9.636	8.969	4.840
Tailandia	5.581	11.174	2.527	4.631
Indonesia	-	1.382	2.521	1.680
Filipinas	-	-	3	1.477
Perú	1.181	756	486	405
Colombia	429	223	400	377
Kenia	1.314	781	1.191	229
Vietnam	15	-	-	152
I. Salomón	-	740	598	48
México	-	-	25	25
Marruecos	-	1	2	6
Brasil	189	-	226	-
Costa Marfil	1.206	282	26	-
I. Malvinas	-	-	49	-
Madagascar	859	485	431	-
Mauritania	-	73	-	-
Panamá	-	-	76	-
Santa Elena	-	7	-	-
Extracomunitario	64.895	67.111	62.475	63.063
TOTAL	66.115	68.425	62.574	63.120

Fuente: EUROSTAT



IMPORTACIONES UE DE LOMOS DE ATÚN - Volumen TM

	2010	2011	2012	2013
España	819	1.255	1.929	4.043
Francia	98	11	1.158	1.359
Países Bajos	1.163	1.282	788	1.186
Italia	855	192	151	345
Alemania	422	338	263	188
Rep Checa	147	112	101	74
Portugal	524	1.226	87	48
Grecia	32	15	26	25
Belgica	26	37	28	24
Dinamarca	9	12	26	21
Eslovaquia	3	2	0	11
Reino Unido	836	174	38	9
Austria	1	-	5	7
Polonia	23	5	1	1
Hungria	-	-	6	1
Irlanda	-	50	10	0
Finlandia	1	1	1	0
Chipre	30	-	-	-
Lituania	14	-	-	-
Letonia	6	1	-	-
Bulgaria	1	-	-	-
Intracomunitario	5.010	4.711	4.616	7.341
Ecuador	37.211	36.459	34.236	35.796
PNG	2.485	5.612	8.174	9.782
Tailandia	12.177	16.418	7.927	9.105
Mauricio	12.575	11.722	11.692	7.668
El Salvador	7.587	5.828	6.218	7.347
Guatemala	8.659	7.222	9.112	7.056
China	5.418	6.454	4.054	6.780
Indonesia	61	1.431	3.080	4.331
Islas Salomon	1.925	4.329	4.470	3.993
Filipinas	55	63	238	3.417
Ghana	2.700	2.838	3.226	2.235
Kenia	3.686	4.241	4.343	2.023
Colombia	1.938	2.965	1.723	1.788
Madagascar	3.138	1.373	1.366	1.367
Maldivas	-	489	478	847
Vietnam	83	162	163	764
Costa de Marfil	3.428	869	579	628
Peru	1.348	864	621	603
Taiwan	-	-	-	485
Senegal	-	-	7	84
Albania	-	-	-	78
Mexico	-	-	25	25
Marruecos	-	1	2	6
Brasil	189	-	226	-
Seychelles	34	-	-	-
Mauritania	-	73	-	-
Panamá	-	-	76	-
Nueva Zelanda	53	-	-	-
Islas Malvinas	-	-	49	-
Isla Santa Helena	-	7	-	-
Corea del Sur	-	-	1	-
Extracomunitario	104.747	109.418	102.088	106.208
TOTAL	109.757	114.129	106.704	113.548

Para la industria es la única posibilidad para un correcto abastecimiento y tener una posición competitiva en los mercados globalizados

tes de terceros países gracias a un favorable tratamiento arancelario. Las empresas entienden que competir con esas entradas sería una tarea imposible por parte de las industrias conserveras comunitarias y, en este caso, concretamente las españolas, sin no disponen de una materia prima en unas determinadas condiciones.

Oficialmente, son muchos los países que tienen un tratado arancelario preferencial para la entrada de lomos de atún en la Unión Europea. Sin embargo, en muchos casos, aunque dispongan de esa materia prima, los mismos se enfrentan a otros problemas que suponen dificultades reales para la exportación. A efectos prácticos, las disponibilidades de lomos de atún de países que no tienen aranceles se han reducido en un 11% en los últimos cuatro años, según los datos manejados por las industrias. Todo indica, además, que esos países están modificando su estrategia. Dada las condiciones ventajosas que tienen esos países en la Unión Europea para las importaciones de conservas, sus empresas se están especializando en la fabricación de conservas de atún, en lugar de comercializar los lomos, producto que, a su vez, ha registrado un incremento de los precios del 50%. La industria conservera española se enfrenta además a mayores dificultades para acceder a esa materia prima al no poder adquirir las capturas llevadas a cabo por los barcos clasificados mundialmente como ilegales y cuyo volumen se estima que supone un 35% de todo el atún que se pesca en el mundo, como lo pone de manifiesto que, entre 2003 y 2013 las descargas en los puertos españoles más importantes hayan caído de 250.000 a solo 121.000 toneladas.

Cepesca se opone al contingente

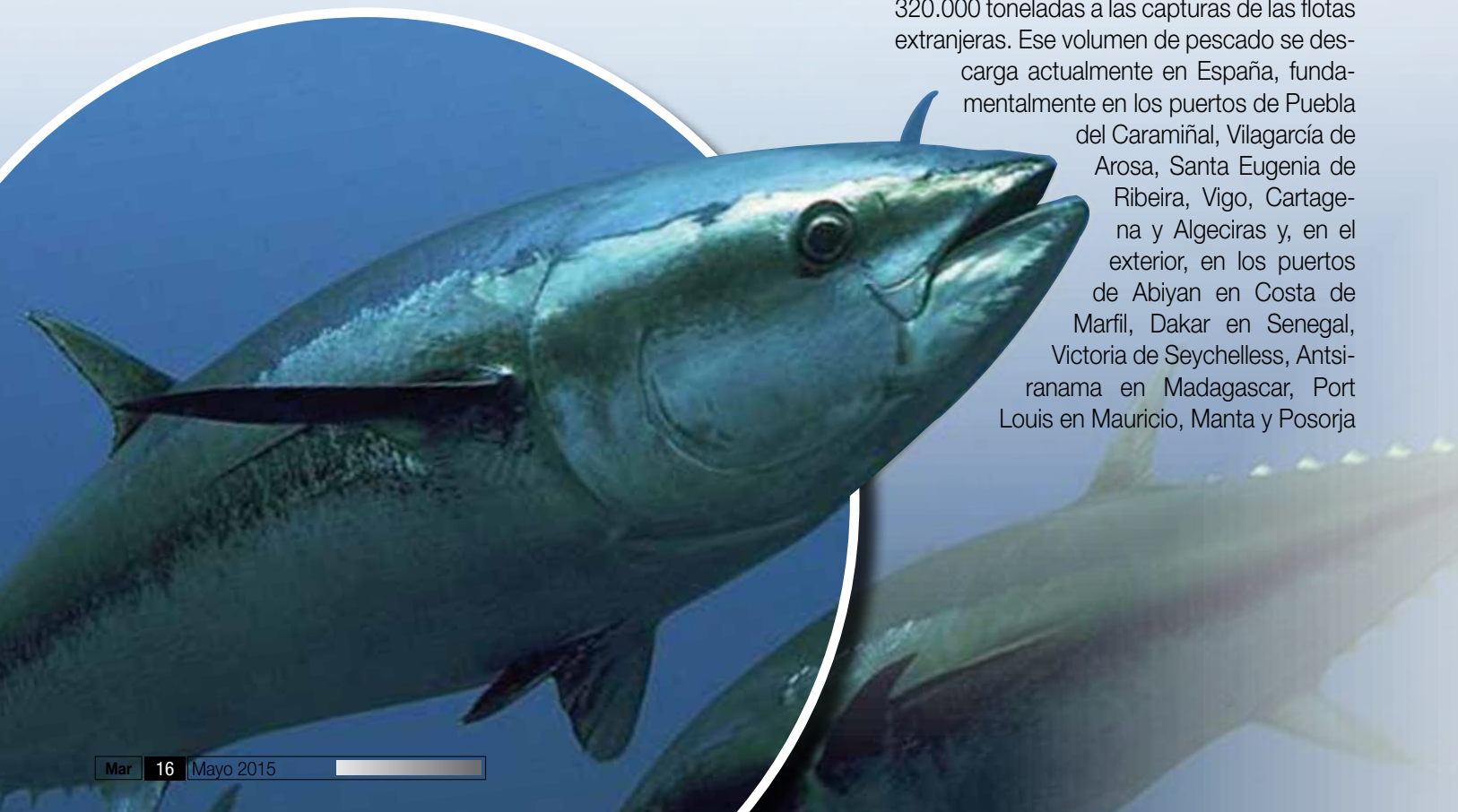
Fronte a los planteamientos de la industria conservera, las primeras voces en contra de esas peticiones se han producido en el propio sector español de la pesca, a través de la Confederación Española de Pesca, Cepesca donde se agrupa la parte más importante del sector. En opinión de su secretario general, Javier Garat, si se llegara a aprobar ese incremento del contingente a las 30.000 toneladas con arancel cero, y la posibilidad de que el mismo se incrementara un 20% mas caso de que se hubiera agotado ese volumen, se estaría favoreciendo el trabajo en precario en otros países en detrimento de la creación de empleo en la Unión Europea, se apoyaría la producción de un pescado de tallas pequeñas, poco sostenible ecológicamente, se estaría favoreciendo la importación de pescado de barcos ilegales escasamente controlados en los países de origen y, en definitiva, perjudicando a corto plazo al sector pesquero europeo que no puede competir en igualdad de condiciones con otros operadores extranjeros que no cumplen los mismos

Para la organización pesquera, existe materia prima suficiente para las necesidades de las industrias

requerimientos, lo que les da la posibilidad de exportar materia prima barata en detrimento de otros condicionantes como la calidad, la sostenibilidad y el respeto a los derechos humanos y sociales y el empleo digno. En su opinión, la actual apuesta del sector conservero para el mayor aprovisionamiento de este tipo de producto, va en contra de lo que las asociaciones intersectoriales estaban buscando, que era el posicionamiento de la industria europea del atún, extractiva y transformadora, como una actividad de referencia que apostara por el producto de calidad, sostenible y con todo tipo de garantías.

De entrada, para los responsables de Cepesca, actualmente existe materia prima más que suficiente para garantizar el suministro de calidad y a precio competitivo desde la flota española y asociada, así como contando con la oferta de la flota francesa y al volumen que se puede adquirir de los países con los que existen acuerdos preferenciales de la Unión Europea.

Según los datos manejados por Cepesca, el total de las capturas de la flota española y de la flota asociada se eleva a 566.000 toneladas a través de 29 barcos, volumen del que 247.207 toneladas corresponde a las especies de listado, rabil, patudo y melva y otras 320.000 toneladas a las capturas de las flotas extranjeras. Ese volumen de pescado se descarga actualmente en España, fundamentalmente en los puertos de Puebla del Caramiñal, Vilagarcía de Arosa, Santa Eugenia de Ribeira, Vigo, Cartagena y Algeciras y, en el exterior, en los puertos de Abiyán en Costa de Marfil, Dakar en Senegal, Victoria de Seychelles, Antsirana en Madagascar, Port Louis en Mauricio, Manta y Posorja





en Ecuador, La Unión en Salvador, Kiribati y Tarawa en Karibati. A esas capturas se sumarían otras 100.000 toneladas de la flota francesa. Para Cepesca, la industria dispondría también de miles de toneladas de listado, rabil y patudo procedente de países latinoamericanos y africanos con los que la Unión Europea tiene un régimen preferencial libre de aranceles donde existen normas similares a las europeas. Desde la organización pesquera, en la actualidad prácticamente solo el producto procedente de Tailandia, Vietnam y China tiene aranceles.

En el fondo del debate se halla un tema económico, precios de mercado e indirectamente, la posición y las exigencias de los grandes grupos de la distribución en su intento por abaratar al máximo las conservas de atún para su marca blanca que constituye pieza clave para la actividad de algunas empresas del sector que operan fundamentalmente con esa enseña, en lugar de hacerlo con su marca de fabricante. Javier Garat entiende que hay una parte de la industria conservera que no apoya esta política de aprovi-

Critica a las conservas que exigen trazabilidad a las conservas procedentes de Asia y no para los lomos que llegan de esos países a bajos precios

sionamiento simplemente mirando al precio, cuando se debería pensar más en su mejor posicionamiento desde la calidad.

En relación con esta situación, desde Cepesca se indica, de entrada, que los precios del atún se hallan por los suelos, donde el listado ha pasado de 1800 euros tonelada en septiembre de 2013, a los 800 euros que tiene en la actualidad, a pesar de lo cual, los conserveros reclaman unos precios aún más bajos. La patronal de la pesca señala que los niveles de almacenamiento de atún son muy elevados, con todos los frigoríficos llenos, debido a la gran facilidad que tienen los conserveros para aprovisionarse de materia prima de importación. En su opinión, los actuales movimientos de los conserveros para aumentar el contingente de importación de lomos, se está utilizando con el objetivo de bajar los precios durante los primeros meses del año, provocando distorsiones en los mercados para presionar aún más a los armadores europeos. Cepesca entiende que hoy los lomos de atún que pueden entrar en Europa a bajo precio, son los de pescado de peque-

ño tamaño, de baja calidad documental o de otros tipos procedentes del sudeste asiático, de países como Tailandia, Filipinas o China donde la producción de lomos se hace en precario, sin cumplir en la mayor parte de los casos, los requerimientos de sostenibilidad pesquera y de calidad, así como el respeto a los derechos humanos laborales y sanitarios que se exigen en la Unión Europea.

Según las cuentas hechas desde Cepesca, si saliera adelante la propuesta de los conserveros, con la importación de esas 30.000 toneladas de lomos de atún desde terceros países, en función de un contingente arancelario autónomo, en España se dejarían de trabajar en la conserva un millón y medio de horas, lo que equivale a la actividad de mil mujeres en cuanto en el sector de las conservas, entre un 60% y un 70% son para puestos de trabajo que genera la limpieza del atún, algo que se eliminaría si se importan solamente los lomos de atún.

Para Cepesca, las diferencias de precio de un lomo asiático a uno elaborado en Sudamérica, África o en España se halla en el entorno de entre un 5% y un 10%, debido, sobre todo, a la mano de obra. Mientras en el caso de los productos procedentes de los países africanos o sudamericanos con unos regímenes preferenciales arancelarios cero, con exigencias de trazabilidad, salarios y regulaciones sanitarias son similares a las europeas, los productos procedentes de los países asiáticos constituyen un problema al no cumplir con todos esos requerimientos y los productores de esos países serían los grandes beneficiados. A



los responsables de Cepesca les resulta llamativo que la industria conservera se halle embarcada en lograr un observatorio de trazabilidad para las conservas de atún que se exportan desde los países asiáticos y no planteen la misma exigencia para los lomos que se importan desde la misma zona. Cepesca señala, además, que el hecho de que cada año se agote tan rápidamente el contingente o la cuota de lomos de atún, no responde simplemente a la necesidad de disponer de esa materia prima, sino fundamentalmente a su bajo precio.

La patronal de la pesca señala con sus datos que, en los años cuando los precios de la materia prima eran más altos, el contingente tardaba más tiempo en consumirse. Cepesca rechaza tajantemente la ampliación de este contingente que, en su opinión, no tiene ninguna razón de ser desde la pers-



pectiva del abastecimiento de las fábricas conserveras, de la sostenibilidad pesquera en lo que afecta al respeto de las normas y derechos fundamentales y además, lo que señalan realmente preocupa, el fomento a la creación de empleo en la Unión Europea, muy especialmente en España y concretamente en las zonas más dependientes de la pesca. Sorprende en Cepesca que los conserveros denuncien a menudo a la Unión Europea por los incumplimientos en las regulaciones de las industrias conserveras en terceros países como Tailandia o Filipinas y, a la vez, se reclame a la Unión Europea un aumento del contingente de lomos de atún procedente de esos mismos países. Para la organización pesquera, se trata de una incoherencia que los conserveros pidan la propia exclusión para las conservas de atún de los acuerdos comerciales que pueda cele-



Disponer de atún barato sería una exigencia de la gran distribución a una parte de la industria

brar Bruselas con países del sudeste asiático y a la vez reclamen más importaciones de lomos desde esas mismas zonas. En su opinión, con las importaciones de esa materia prima no se hace ningún favor al sector conservero comunitario a medio y a largo plazo, y se perjudica claramente al sector pesquero español en su apuesta por la sostenibilidad. Se considera que la industria conservera comunitaria debería optar claramente por la competitividad en todos los mercados frente a los productos procedentes de algunos países asiáticos desde la perspectiva de la calidad, dando más importancia a los valores nutricionales, de la salud, según zonas y el tipo de capturas, la sostenibilidad de los mares y no entrar en la batalla de los precios a la baja que tratan de imponer los grandes grupos de la distribución.

Además de causar un perjuicio para la flota española que se dedica a esta actividad, desde la patronal de los armadores se entiende que esa importación supondría también un perjuicio para los países en vías de desarrollo en África que, de esta forma ven anuladas sus preferencias arancelarias a la hora de colocar su materia prima en los mercados comunitarios.

Cepesca señala finalmente que no se halla sola en esta denuncia contra la entrada de este tipo de productos, sino que es algo que ya han denunciado igualmente diferentes organizaciones como WWF u Océana, así como varios sindicatos de trabajadores a nivel comunitario. ■

V.M.



BRUSELAS dará tiempo a los DESCARTES

Los pescadores comunitarios dispondrán de un periodo de dos años para adaptarse a las exigencias derivadas de la obligación de eliminar progresivamente los descartes desde el pasado uno de enero, así como de la obligación de desembarcar todas las capturas que, por razones legales o de interés económico, se tiraban antes por la borda. En ese tiempo no se aplicarán sanciones por su incumplimiento.

El Parlamento Europeo dio luz verde a una ponencia del presidente de la Comisión de Pesca, el francés Alain Cadec, por la que se contempla dar un plazo de dos años antes de aplicar las sanciones contempladas en la normativa comunitaria por el incumplimiento de las medidas aprobadas en la reforma de la Política Pesquera Común. "Las nuevas reglas, señala el ponente, "obligan a los pescadores a desembarcar todo el pescado capturado en cada salida. Será difícil de aplicar especialmente para los pescadores artesanales y de

multi especies. Nuestra preocupación compartida es preservar los recursos pesqueros pero, a la vez, garantizar la viabilidad económica de la actividad. El acuerdo que hemos alcanzado ayuda a mitigar algunos efectos perniciosos de las nuevas normativas que deben cumplir los pescadores".

Este compromiso del Parlamento Europeo se ha negociado informalmente con los ministros comunitarios, pero debe ser aprobado oficialmente por los mismos para su entrada en vigor.

Según el contenido de este acuerdo, de cara a la aplicación de la política de descartes de una forma ordenada y, tratando de buscar un equilibrio entre el cumplimiento de la norma y las nuevas exigencias que la misma implica para los pescadores, la Comisión deberá elaborar un informe anual sobre la aplicación de desembarcar todos los pescados descartados. Uno de los problemas a los que se enfrenta el desarrollo de este tipo de normas es la falta de información suficiente y fiable sobre el volumen de los descartes que en unos caladeros llega



a suponer hasta el 70% de las capturas por diferentes razones y que se podría situar en una media del 20%. Se daría un plazo de dos años para la aplicación de sanciones por incumplimiento de ese tipo de condiciones y se suprimiría la exigencia de que los pescados que no cumplan la talla mínima reglamentaria deban almacenarse por separado. A partir de enero de 2017, a las infracciones graves por los descartes ilegales ya se aplicará el sistema de reducción de puntos. En el caso de la pesca artesanal, la obligación de llevar a bordo un registro de capturas queda limitada a las especies de las que pesen más de 50 kilos. Igualmente, el proyecto legislativo contempla la implantación de un mecanismo para evitar el desarrollo de un mercado paralelo a partir de la pesca no comercializada.

La implantación de los descartes ha sido una de las novedades más importantes introducidas con la reforma de la Política Pesquera Común y una de las mayores preocupaciones para una parte muy importante de la flota española que opera en los caladeros

Se plantea establecer un plazo de dos años antes de aplicar sanciones por su incumplimiento

comunitarios con el común denominador de cuotas insuficientes, mientras a los pescadores de otros Estados miembros les sobra cuota para su actividad. La aplicación de los descartes preocupa especialmente a esta flota que tiene cuotas cortas para capturas de especies como meluza, gallo o rape, de gran interés económico y comercial, pero que a la vez pueden capturar incidentalmente en sus redes otras especies de las que no disponen de cuota o de menos interés económico, lo que les obligaría a llenar las bodegas y regresar a puerto con lo que ello conlleva de pérdidas de rentabilidad.

La implantación de los mismos fue motivo de fuertes debates en las diferentes instituciones comunitarias ante la existencia de posiciones radicalmente enfrentadas. Al final, el acuerdo se concretó en la aplicación de los descartes para las especies sobre las que no se disponga de cuota de un 7% en el primer año para llegar en 2019 al 5%. Su aplicación no entró en vigor a la vez para todas las especies. Desde el uno de enero este año ya se aplica para especies de la bajura como caballa, jurel, sardina y anchoa y, desde el próximo año también se aplicará a la merluza.

Con la nueva disposición es obligatorio el desembarco de todo el pescado capturado, así como el control de todo su volumen con el fin de conocer exactamente todo lo que pescan la flotas de cara a tener más información sobre el estado de los caladeros. Caso de capturas de especies de las que no se disponga de cuotas, ese volumen se puede deducir de otras especies con cuotas o trasladar un porcentaje a la campaña siguiente. En el caso de los pescados juveniles, los mismos no se pueden destinar al consumo humano.

En el marco del Parlamento Europeo se aprobó también un Plan plurianual a largo plazo para la gestión de las pesquerías del bacalao, espadín y el arenque en el Mar Báltico que sustituye al anterior aprobado en 2008 y que afectaba solamente al bacalao. Con este plan se pretende dar una respuesta integrada a la conservación de las tres especies y es el primero que se aprueba desde la entrada en vigor de la reforma de la Política Pesquera Común. ■

V.M.

Cambio de equipo en la Federación Gallega de Cofradías

“El FUTURO pasa por la UNIÓN del sector y el APOYO CIENTÍFICO”

Los 107 patronos y vicepatrones de 59 cofradías gallegas que participaron en la junta general de la Federación Galega de Confrarías (FGC) eligieron el pasado octubre a Tomas Fajardo como presidente. Tras la elección, el nuevo representante de la bajura gallega pidió unión para que el sector tenga la fuerza que merece; prometió transparencia en la gestión; y marcó sus líneas de trabajo en el incremento de las cuotas pesqueras, la búsqueda de soluciones a la falta de marisqueo o de recursos, y el incremento de los precios en primera venta de algunas especies. Sobre estos retos de la bajura gallega se habla en esta entrevista.

Pasado más de medio año desde la elección de los órganos gestores de la federación, que cerró un proceso electoral caracterizado por la alta participación en el que por primera vez las corporaciones votaron conjuntamente mediante listas abiertas, Fajardo, quien tras 14 años al frente del pósito de Porto do Son había decidido no presentarse a la reelección, acabó como patrón de su cofradía y representando a la bajura gallega.

Marisqueo

Este subsector, que aporta el 50,2 por ciento de los asociados a las cofradías gallegas, arrastra, entre otros problemas, el furtivismo, tanto interno como externo, potenciado por la crisis económica. El trabajo y la presión de la federación han conseguido que se tipificara como delito penal el furtivismo organizado y reincidente.

¿Será suficiente esta modificación en el código penal para terminar con este problema?

El furtivismo y la violencia que emplean siguen estando ahí. Aunque se haya modificado el código penal, no hay certeza sobre cuál va



a ser su aplicación. Es cierto que el cambio supone una herramienta que pone coto a la impunidad de los que se declaran reiteradamente insolventes. Pero también puede acentuar la violencia de los que sean declarados y tratados como delincuentes. Además, hay otros factores que inciden en la escasez de marisco.

¿Qué factores?

Los temporales que azotan a las costas, la influencia de los parásitos marinos, la contaminación de las aguas y el exceso de agua dulce en la rías influyen, entre otras causas, en la escasez actual. Por ello, es necesario saber cómo y cuánto influyen cada uno en la reproducción de moluscos y percebe.

¿Qué soluciones proponen?

Tras haberlo tratado el comité ejecutivo de la federación, se ha presentado un plan de acción del marisqueo basado en tres líneas: marisqueo, furtivismo y diálogo con los concellos. Si hay escasez de marisco en las rías ejerciendo el mismo esfuerzo—no ha habido aumento del número de permex, ni cambios

notables en los planes de gestión—, puede deberse al furtivismo, a cuestiones técnicas —parásitos marinos, falta de afloramiento— o a la calidad de las aguas. Por ello, hay que actuar en cada ámbito. Es importante adaptar la lucha contra el furtivismo a cada zona reuniendo entorno a una mesa a representantes locales de la guardia civil, policía autonómica, guardacostas, cofradías (asistencias técnicas), delegación del gobierno, etc. Aunque se coordine a nivel autonómico, hay que dar una respuesta local. También se constituyen mesas que examinen estudios científicos e informes procedentes de las universidades y de los centros de investigación marina que aporten respuestas a la situación. Debe haber un intercambio constante entre el sector y los científicos. El futuro pasa por la unión del sector y contar con apoyo científico.

¿Cuántas mesas habrá y en qué otras líneas trabajarán?

El plan establece 33 mesas en las que las partes implicadas apliquen las soluciones que mejor se adapten a su zona. Otra línea importante es la concienciación social de los



alcaldes. Debemos hacerles ver que la actividad de los mariscadores depende mucho de la calidad de las aguas de las rías. Por ello, las aguas deben ser depuradas antes de llegar a la ría, ya que la calidad de las aguas beneficia a los asociados de la cofradía y también atrae turismo. Ambas actividades mejoran la economía de los concellos. Si beneficia a todos, no hay necesidad de enfrentamientos. Hay que unir esfuerzos.

Desde la Federación también se ha colaborado con la Consellería do Mar para establecer un mapa de las zonas de percebe y su situación. Este mapa pretende dar respuesta a las tensiones que surgen entre el colectivo de percebeiros y de bateiros en época de extracción de las rocas de la cría de mejillón. Con el establecimiento de este mapa se quiere regular por consenso ambas actividades para acabar con los problemas entre ambos colectivos.

Cuotas y descartes

Otra línea de trabajo para la nueva ejecutiva es la defensa de los intereses del sector a través de encuentros con las distintas administraciones y presencia en los distintos foros. En estos encuentros los temas que afectan más a los asociados en las cofradías son la escasez de cuota en el cerco y la dificultad para adaptarse a la prohibición de los descartes.

¿En qué situación se encuentra el cerco?

Hay falta de cuota. Por tanto, los barcos están rozando el límite de su viabilidad econó-

mica. Si no se tienen kilos y el precio es bajo en lonja la situación es difícil. Este problema de la falta de cuota afecta a casi todas las especies objetivo del cerco—caballa, jurel, sardina y anchoa—, pero también afecta a los rascos. Por ello, debemos hacer entender en Bruselas que la cuota es insuficiente. Tienen que comprender la dependencia que Galicia tiene de la pesca y su peso socioeconómico. Es necesario atender a la sostenibilidad del recurso, pero también se tiene que tener en cuenta la economía de nuestras sociedades. Hay que tener en cuenta la sostenibilidad ambiental pero también la social y la económica. Si las restricciones son muy elevadas recuperamos la especie, pero podemos quedarnos sin flota. También hay que tener en cuenta los ciclos del recurso—la sardina, la anchoa, el pulpo, etc.— que dependen del esfuerzo pesquero y de la climatología.

Ajustada elección:

Fajardo, 50 votos

Gregorio, 40 votos

García, 13 votos

¿Y el arrastre?

Hay malestar con los buques arrastreros con bandera portuguesa ya que su legislación no coincide con la nuestra y no respetan el descanso del fin de semana. Así, cuando los arrastreros gallegos llegan los lunes a lonja con su producto el precio en primera venta es bajo al estar abastecido el mercado con el pescado de los buques con bandera del país vecino. Por ello, lo que se pide es que estos barcos, en su mayoría de armadores gallegos, compitan en igualdad de condiciones.

Comercialización

La comercialización ha sido una de las asignaturas pendiente para los pescadores. Bruselas, a través de sus fondos, dota a las Organizaciones de Productores de herramientas para intervenir en los mercados cuando el precio de venta es bajo.

¿Deberían las lonjas especializarse y reducir su número?

La comercialización siempre ha preocupado a los pescadores como lo muestran los distintos proyectos como el que un grupo de cofradías entre las que se encuentra Porto do Son han puesto en marcha para comercializar pulpo. Es posible que concentrar la oferta en determinadas lonjas sea la solución. Habría gran volumen y, por tanto, capacidad de abastecimiento a mayoristas y grupos de alimentación facilitando la labor de los compradores al no tener que ir de lonja en lonja. La regionalización y la profesionalización del trabajo en la lonja son necesarias.

Pero esto no significa que las lonjas existentes desaparezcan ya que son necesarias para recibir el producto, prepararlo y enviarlo para centralizar la oferta. Hay que aprovechar lo que existe.

¿Qué proyectos de comercialización están en marcha?

Las cofradías de Fisterra, Corcubión, Lira, Muros, O Pindo y Porto do Son han puesto en marcha un proyecto bajo la marca "Pulpo de lonja" que puede agrupar la producción de estos pósitos para poder abastecer a grandes clientes y cadenas de distribución. Esta cooperación permite que haya un único intermediario entre las cofradías y los clientes en la compra-venta de sus productos en la red. De esta forma, se agrupa y revaloriza el producto diferenciándolo en la comercialización, y modernizando el sistema de venta.

¿Se han utilizado otras herramientas en la comercialización?

La Organización de Productores Artesanales de Galicia (Opaga) dependiente de la FGC ha retirado de la venta xarda capturada por la flota de artes menores cuando bajaba de un precio mínimo (45 céntimos el kilo para caballa nº 2). Al establecer un precio mínimo

COMITÉ EXECUTIVO DA FEDERACION GALEGA DE CONFRARIAS 2014

PRESIDENTE:

**TOMAS FAJARDO
DA COSTA PORTO DO SON**

VICEPRESIDENTE 1º TRABALLADORA

FAUSTINA SOLLOSO VALE O VICEDO

VICEPRESIDENTE 2º EMPRESARIO

JOSE MANUEL ROSAS OTERO BUEU

VOGAL-EMPRESARIO

M. DANIEL FORMOSO MOLEDO MUROS

VOGAL-EMPRESARIO

EMILIO MENDEZ GOMEZ LORBE

VOGAL-TRABALLADORA

MARIA JOSE CRESPO FRAGA MIÑO

VOGAL-TRABALLADORA

MARIA JESUS LOPEZ IGLESIAS PONTEDEUME

VOGAL-EMPRESARIO

JOSE BASILIO OTERO RODRIGUEZ BURELA

VOGAL-EMPRESARIO

DOMINGO REY SEIJAS CELEIRO

VOGAL-TRABALLADOR

JAVIER SANCHEZ FERNANDEZ SAN CIBRAO

VOGAL-TRABALLADORA

JOSE ANTONIO GOMEZ CASTRO PORTONOVO

VOGAL-TRABALLADORA

Mª CARMEN VAZQUEZ NORES LOURIZAN

VOGAL -EMPRESARIO

FRANCISCO PEREZ RODRIGUEZ A GUARDA



se garantiza un beneficio a los pescadores por su trabajo. Por otro lado el volumen retirado porcentualmente ha sido mínimo ya que los compradores compraban antes de que llegara al precio de intervención. Es una herramienta beneficiosa cuando las capturas de las artes menores coinciden con las de otras flotas que fuerzan el precio a la baja. ■

J.M.S.

Encuesta de Europêche en los países comunitarios

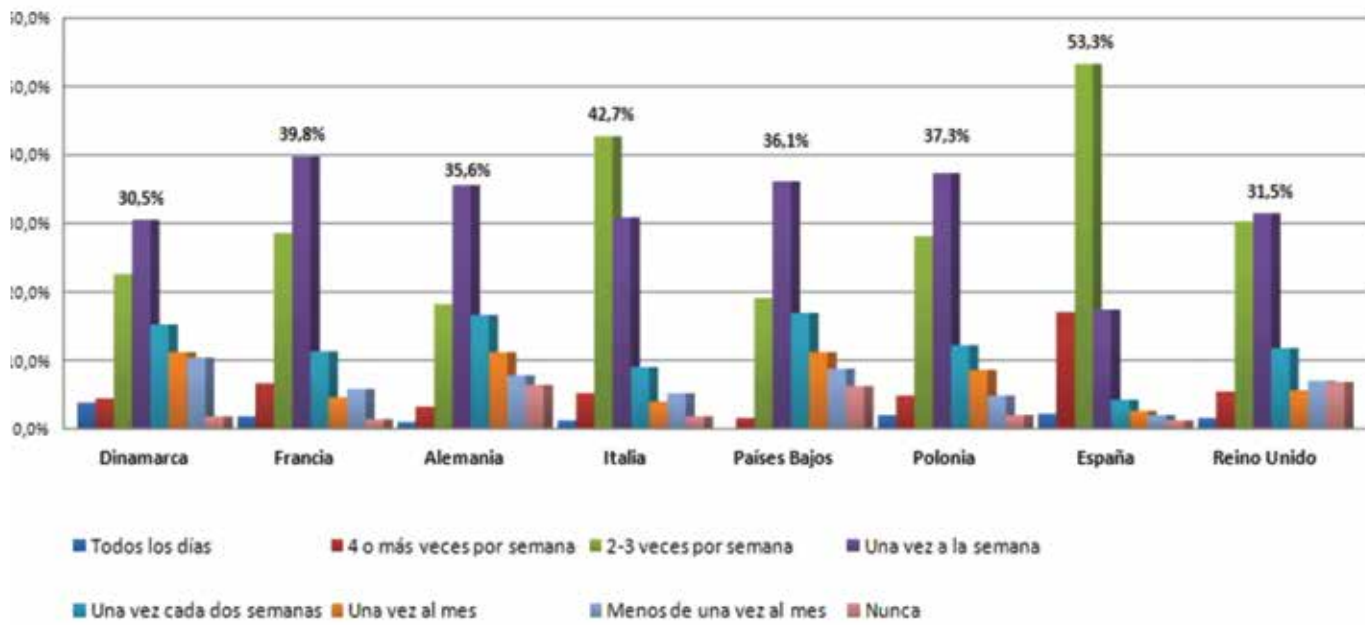
Sector de la pesca, LOS PRIMEROS DE LA UE

España, no solo se halla a la cabeza de la Unión Europea en lo que se refiere al potencial de su flota o al volumen total de sus capturas o al de su industria conservera. Los españoles son los mayores consumidores de pescado con una media de casi 40 kilos por persona y año y, a la vez, quienes comen pescado con más frecuencia de la Unión Europea, según los resultados ofrecidos por una encuesta realizada desde Europêche con motivo de la presentación de un nuevo portal sobre el sector de la pesca, el iFish, donde se analizarán todos los asuntos relacionados con esta actividad desde una perspectiva económica, del medio ambiente, así como sobre su papel en el aprovisionamiento sostenible de alimentos saludables. En esta encuesta, además de los niveles de la demanda, tipos de productos, presentación, lugar de compra o de consumo, se analiza la posición de los consumidores sobre el desarrollo de la política pesquera, su percepción sobre la importancia de la pesca o la situación de los caladeros. La encuesta ha sido realizada entre ciudadanos de Reino Unido, España, Francia, Italia, Alemania, Polonia, Dinamarca y Países Bajos.

***España es el mayor consumidor de
pescado por frecuencia y volumen***



¿CON QUÉ FRECUENCIA COME PESCADO?



Fuente: Europêche.



En relación con la frecuencia con la que se consume pescado, España se halla a la cabeza de todos los países. En el conjunto de la Unión Europea, un 2% lo comen todos los días, un 6% cuatro días o más veces por semana, el 30% entre dos y tres veces por semana, un 32% una vez por semana, un 12% una vez cada dos semanas y 7% una vez al mes.

Frente a estos datos, en España el 2,2% lo consumen todos los días, una cifra similar a la media comunitaria. Pero ya un 17% lo consumen cuatro veces por semana y un 53,3% lo consumen dos o tres veces por semana. En España hay un colectivo del 1,2% que no come nunca pescado frente al 2% de media en los países comunitarios. Italia es el segundo país de los encuestados donde hay una mayor frecuencia en el consumo de pescado, mientras en la parte baja se hallaría Alemania y Holanda, países donde nadie come pescado todos los días y más de un 6% no lo consume nunca.

Sobre los lugares donde se consume el pescado, hay una coincidencia generalizada, aunque con diferencias. La media comunitaria señala que un 84% lo consumen en los hogares, cifra que, en el caso de España llega al 88%, porcentaje superado por Polonia donde esa cifra es del 93,5%, mientras en la parte más baja se hallan Holanda y Reino Unido con algo menos del 80%. Los establecimientos de la restauración suponen una media comunitaria del 10% y que en el caso de España llega al 9,5%. En la parte alta se halla Francia con el 14% y el Reino Unido con el 12,4%.

Las razones por las que se consume el pescado son muy coincidentes en el conjunto de la Unión Europea. Importa poco la sostenibilidad o no de la oferta ya que solo supone el 1% de media comunitaria y el 0,8% en España mientras en la parte alta, pero solo con el 2,2% se hallan los franceses. Para un 37% de los encuestados en toda la Unión Europea, el consumo se hace por tratarse de un producto saludable y que en el caso de España llega al 42,9%, lo cual podría interpretarse como el resultado de las muchas campañas realizadas ensalzando el tipo de condiciones del pescado. En la parte alta de esas razones para su consumo se



Los españoles son los primeros en valorar el peso del sector en la economía y en demandar más apoyos para el mismo

hallaría Polonia con el 53,4%, mientras ese solo es un motivo para su consumo en Francia donde representa el 28,8% y el 29,4% en Italia. Por razones de gusto, en el conjunto de la Unión Europea se apunta el 33% de la demanda, pero en España nada más que el 20,5%, solo por delante de Polonia con el 19,6% y lejos de países como Holanda con más del 46% y del 45% de Francia.

La encuesta comunitaria trata de saber cuáles serían las razones por las que un consumidor habría dejado de comer productos de la pesca. En el conjunto de la Unión Europea, un 50% lo hizo por precio, porcentaje que en España se halla mínimamente por debajo, con el 45,9%. En la parte alta, no consumir por su coste, se hallan los polacos con el 60,1%, Italia con el 58,5%, Holanda con el 57,1% y Dinamarca con el 56%. Por la inexistencia de una buena oferta no



consumen pescado el 16% de los encuestados, porcentaje que en España solo llega al 14,9%, al 9,4% en Italia. Por el contrario, esa es una razón importante de peso para los alemanes donde lo indican el 23,6% de los encuestados y para los polacos con el 23,1%. Puede sorprender que ese argumento lo utilicen países como Reino Unido con el 19,5%, a pesar de estar en zonas de gran capacidad de pesca.

Por no saber prepararlo no lo consumen el 9% de los encuestados, porcentaje que llega al 13,3% en España, ocupando la parte más alta de todos los países, mientras esa no es una causa para daneses o polacos donde ese porcentaje no llega al 6%. Y, por no saber cocinarlo, la media comunitaria es del 8%, porcentaje donde España se halla igualmente a la cabeza con un 11,6%, mientras en Holanda no llega al 4%.

La compra de los productos locales interesa al 22% de los encuestados y que, en el caso de España, llega al 32,5% solo por detrás de Italia donde ese porcentaje llega al 42,9%. Les trae sin cuidado que sean o no productos locales a holandeses, donde solo lo apoyan el 8,2% y en el Reino Unido con el 14,4%. A una media del 24% de los encuestados no les importa dónde y cómo se hayan capturado los peces, porcentaje que en España solo es del 13,2% y del 6,5% en Italia. No dan importancia al lugar de las capturas el 43,7% de los holandeses y el 30% de los polacos.

La encuesta trata de saber algo más sobre la opinión de los ciudadanos comunitarios sobre los peces que entienden se hallan en una situación de no sostenibilidad. El 50% entiende que esa circunstancia afecta al atún, porcentaje que llega al 60,8% en Alemania y al 51% en España, mientras es algo que solo se creen el 41,3% de los italianos. Un 30% entiende que esa situación afecta al bacalao, porcentaje que llega al 59,9% en el caso de Reino Unido, y solo un 18% de italianos. Un 21% de los encuestados opina que no es sostenible la pesquería de la merluza, algo que piensan el 26,1% de los españoles, la valoración más alta, mientras en la parte baja se hallan los italianos donde solo lo creen el 12%.

Sobre la curiosidad por saber dónde y cómo se han capturado los pescados que se consumen, es algo que interesa al 68% de los encuestados y no al 32% restante. En el caso de España, interesa saberlo a un 84%,

Un 25% de los encuestados no compra más pescado por no saber prepararlo o cocinarlo





Un 45% no lo adquiere con más frecuencia por su precio

el porcentaje más elevado de toda la Unión Europea, solo por detrás del 91,4% de los italianos, mientras les es más indiferente a los holandeses con el 41,3% y a los daneses con solo el 47,6%.

En relación con el lugar de compra, en el conjunto de los países donde se realizó la encuesta, el 73% corresponde a los supermercados, porcentaje que en España se queda en un 68,3%, y donde Polonia ocupa el último lugar con el 61,9%. Las pescaderías como lugar de compra suponen una media del 41%, que España llega al 52,2%, solo superado por polacos y holandeses donde se hallan en el entorno del 55%, mientras en Reino Unido no llegan al 20%.

El 46% de los encuestados creen que hay una oferta suficiente en los supermercados de productos locales de la pesca y un 54% cree que no. En España, que se halla a la cabeza en este tipo de valoración, creen que sí el 57,4% y que no el 42,6% restante, mientras en la parte más negativa se halla Dinamarca donde solamente dan una respuesta afirmativa el 31,4%.

La valoración sobre la importancia de la industria de la pesca en el desarrollo de la población, un 71% de los encuestados creen que sí, mientras el 29% opina que no. En el caso de España consideran que tiene un peso importante el 81,3% de los encues-

tados, en unos niveles similares a los franceses, con el 81,5% y el 80,1% de los italianos. Por el contrario, las valoraciones más bajas sobre la importancia de este tipo de industrias corresponden a Alemania con el 60,2% y a Dinamarca con el 61,5%

A la pregunta de si los gobiernos deberían dar un mayor soporte a los pescadores y a la industria de la pesca, el 84% de los encuestados en los países donde se realizó la consulta creen que son necesarias mayores ayudas. Este porcentaje de personas que piden más apoyos llega en España al 91,9%, al 92,6% en Italia y al 91,5% en Polonia. Por el contrario, solo son partidarios de un mayor apoyo algo más del 70% de alemanes, holandeses o daneses.

Finalmente, las organizaciones comunitarias de armadores de pesca pretendían saber cuál es el grado de conocimiento de los ciudadanos sobre la situación de los caladeros y



si los mismos se hallan en buenas condiciones o si, por el contrario se hallan explotados en exceso

El 51% de los encuestados creen que los caladeros se hallan en malas condiciones, porcentaje que se eleva al 76,5% en Francia y al 58,3% en España. Por el contrario, no lo creen el 32,6% de los holandeses y el 36,4% de los daneses. Opinan que han mejorado en los últimos años, aunque es preciso seguir en esta línea, el 41% de los encuestados. En España ese porcentaje es el 32,9% y solamente el 8,9% considera que se hallan en un buen estado

Europêche es la estructura comunitaria donde se integran organizaciones de nueve países con más de 80.000 pescadores y 45.000 barcos de pesca y donde se halla integrada la Confederación Española de Pesca, CEPESCA que aglutina a 38 organizaciones de armadores de buques de pesca de

altura y de bajura con casi más de 8 empresas pesqueras, 882 barcos, cerca de 10.000 tripulantes con un tonelaje de 225.000 GTs.

Para el secretario general de CEPESCA y, a la vez, presidente de Europêche, Javier Garat, hay datos de esta encuesta que suponen una invitación a la reflexión por parte de quienes se hallan al frente de la política de pesca, tanto desde el sector como desde las diferentes Administraciones en relación con la percepción que tienen los ciudadanos sobre la pesca. "Más de la mitad de los encuestados", señala, cree que las poblaciones de peces están en serio declive, una idea errónea, según los últimos datos científicos. En este sentido, apunta, "iFish es una excelente herramienta para facilitar a los consumidores la información que reclaman y que les preocupa, y así hacer frente a las ideas inciertas que aún rodean a la industria pesquera"

Según los datos manejados en el último informe científico de la Comisión Europea, en los últimos años se han adoptado medidas muy importantes en materia de sostenibilidad. De acuerdo con el contenido del mismo, actualmente son 36 los stocks calificados como de Rendimiento Máximo Sostenible, en comparación con los 27 de 2014 y los dos que había solamente en 2013. En la misma línea, según el último dictamen científico del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, los efectos de la pesca se han reducido un 50% en todos los stocks comerciales del Atlántico Norte desde el año 2000.

La industria pesquera aporta a la economía comunitaria un volumen de 71.000 millones de euros, una cifra según los responsables del sector que no se corresponde a lo que recibe. Actualmente, a través del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, solamente recibe el sector el 1,7% del presupuesto comunitario para favorecer la actividad frente a los mayores recursos destinados a la actividad agraria. El director general de Europêche, Kathryn Stack entiende que "los gobiernos europeos han empezado a reconocer esta disparidad y a exigir una mayor igualdad para ayudar a quienes, con frecuencia, trabajan en condiciones difíciles y peligrosas para llevar el pescado a las mesas de los consumidores comunitarios. ■

V.M.



Javier Ojeda, gerente de APROMAR

“LA ACUICULTURA debe ser capaz de crear riqueza y EMPLEOS DE CALIDAD”

La Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) celebró el pasado 19 de mayo en Madrid su asamblea general anual. Aprovechando la ocasión, repasamos con su gerente, Javier Ojeda, la actualidad del sector. La aprobación del Plan Estratégico Plurianual de la Acuicultura y el aumento de la producción en el año 2014 pueden ser el comienzo de la recuperación de la actividad que, en los últimos años, ha sufrido profundamente los efectos de la crisis.



Javier Ojeda,
gerente de APROMAR.

En qué medida el Plan Estratégico Plurianual de la Acuicultura, recién aprobado en la conferencia sectorial de pesca, va a beneficiar e impulsar nuestra acuicultura?

El objetivo de este Plan Estratégico es que la acuicultura española sea, en el año 2030, un sector económico sostenible, pujante y competitivo. Capaz de crear riqueza para la sociedad española y ofrecer empleos de calidad. Para ello, España deberá liderar en el año 2030 la producción acuícola en la Unión Europea. Tendrá un mayor peso en términos económicos, reforzando su papel dinamizador en las zonas rurales y litorales a través de la creación de empleo y garantizando a los consumidores productos de la máxima calidad y procesos sostenibles.

Se prevé que la potenciación de la actividad acuícola en España se apoye en la mejora de la planificación y ordenación del sector, a partir de la aprobación de un mar-

“La potenciación de la actividad acuícola en España debe apoyarse en la mejora de la planificación y en la ordenación del sector”

co legal y administrativo específico que potencie sus capacidades y fortalezas. También debe permitir dar respuesta a las debilidades que presenta en una apuesta, por parte de las empresas, por la I+D+i, la internacionalización de productos y procesos; así como por el mantenimiento y refuerzo de los estándares de calidad, sanidad, bienestar animal y protección del entorno que, en la actualidad, viene aplicando el sector. El Plan incluye numerosas medidas y acciones. El que la acuicultura española se vea reforzada dependerá, en gran medida, del correcto cumplimiento de esas acciones, tanto a nivel estatal como de las Comunidades Autónomas. Para este fin existe un Comité de Seguimiento.

¿Es suficiente el apoyo financiero al sector procedente de Bruselas o se necesita algo más para que la acuicultura europea crezca y sea más competitiva? ¿Deberían ponerse más trabas a la importación de

AUMENTA LA PRODUCCIÓN

Tras varios años de estancamiento, la producción acuícola marina española muestra un ligero repunte. Los resultados siguen siendo inferiores a los registrados en 2009, año de mayor producción pero augura posibilidades de crecimiento sostenido en los próximos años.

El año pasado la producción comercializada de productos marinos de crianza (exceptuando el mejillón) alcanzó las 43.597 toneladas, lo que supone un crecimiento del 11% respecto a 2013. El valor global en primera venta de esta producción alcanzó 263,7 millones de euros, un 17% más que en el ejercicio anterior. Con estas cifras, España se mantiene como el primer productor acuícola de la Unión Europea y, si consideramos sólo la producción de peces, el tercero, detrás de Reino Unido y Grecia.

La principal especie producida ha sido la lubina, con 17.376 toneladas (+18,1%), cuando tradicionalmente lo había sido la dorada, cuya producción en 2014 alcanzó las 16.230 toneladas (-3,4%). De rodaballo se produjeron 7.808 toneladas, de corvina 1.090 t., de lenguado 551 t., de anguila 366 t., de besugo 172 t. y de langostinos 4t. Existen producciones incipientes de abalón y algas.

La Comunidad Valenciana es la región con mayor producción (14.040 t.) seguida de Murcia (9.434 t.), Galicia (8.188 t.), Canarias (6.713 t.), Andalucía (4.191 t.) y Cataluña (952 t.).



productos de terceros países, como por ejemplo Turquía?

Desde APROMAR no pedimos mayor apoyo financiero a las Administraciones Públicas, sino que éstas agilicen los trámites administrativos necesarios para la realización de la actividad, otorgando nuevas concesiones para granjas y reduciendo los costes administrativos.

Con estas medidas, y otras más de similar índole, el sector ganaría en competitividad sin necesidad de ayudas públicas. Adicionalmente, pedimos a las Administraciones que fomenten el consumo de pescado, que hagan campañas promocionales y que persigan el correcto cumplimiento de las normas de etiquetado al consumidor final. Poner trabas a las importaciones no es tanto una prioridad como lo es que, en el origen de la producción, se exijan condiciones de producción similares a las que se deben cumplir en la Unión Europea. No es razonable que en el mercado comunitario se puedan poner a la venta pescados cuya producción habría sido prohibida en la Unión Europea.

Se ha quejado en ocasiones del goteo con el que llegan las ayudas procedentes de los Fondos Europeos de la Pesca, ¿Cómo podría agilizarse el proceso?

La causa de que las ayudas del anterior Fondo Europeo de Pesca se hayan consumido



insuficientemente se debe a que las inversiones de acuicultura se han otorgado con cuantías desde las autoridades autonómicas competentes. Esperamos que con la implementación del Plan Estratégico Plurianual de la Acuicultura el uso del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (2014-2020) sea mayor.

El pasado 19 de mayo se celebró en Madrid la Asamblea General de APROMAR donde, entre otras cosas, se habló del Centro de Experimentación Marino de Acuicultura y del lanzamiento de la marca “Crianza de Nuestros mares” ¿Qué me puede decir de estos proyectos?

La marca “Crianza de Nuestros Mares” es una iniciativa de APROMAR para poner en valor el pescado que producimos. Pretende facilitar a los consumidores la elección de un pescado de calidad y origen español. Para ello, los productores de dorada, lubina y corvina de nuestras costas comercializarán su pescado con el marchio “Crianza de Nuestros Mares” en su agalla.

Este sello no sólo informará de frescura y calidad. También garantiza una producción sostenible y el desarrollo de las zonas costeras donde se produce. La iniciativa pretende favorecer a toda la cadena de valor y tiene el apoyo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

El Centro de Experimentación Marino de Acuicultura es una ambiciosa iniciativa para fomentar una investigación e innovación, directamente dirigida hacia los retos del sector. Una investigación desarrollada con criterios científicos pero controlada por los propios acuicultores.

APROMAR ha adelantado parte del informe anual de la situación de la acuicultura en 2014 con un crecimiento del 11 por ciento respecto al ejercicio anterior. La lubina despegó pero ha descendido la producción de dorada ¿A qué se ha debido este cambio?

Dorada y lubina son dos especies intercambiables a nivel de granja. El empresario acuícola debe apostar por sembrar juveniles de una o de la otra en función de las expectativas de mercado. Como el tiem-



“La marca Crianza de Nuestros Mares, iniciativa de APROMAR, pone en valor el pescado que producimos”

po de crianza de estas especies es de 14 a 16 meses la decisión no es sencilla y los resultados llegan más de un año más tarde. El mayor volumen de producción de lubina que de dorada puede ser transitorio. Los incrementos de producción registrados en 2014 se han logrado por un uso más eficiente de las granjas porque el número de granjas de crianza, incluso se ha reducido en 2014. El incremento estadístico ha sido en centros de reproducción y preengorde, no de engorde.

La balanza comercial de pescado en España es deficitaria. La demanda supera a la oferta y necesitamos importar pescado ¿Cómo puede la acuicultura ayudar a equilibrar esta balanza?

La balanza comercial de pescado en España es muy deficitaria. La acuicultura española no tiene posibilidades de cubrir al 100% ese desfase a corto plazo, pero po-

ANDRÉS HERMIDA CLAUSURÓ LA ASAMBLEA GENERAL DE APROMAR

Durante la clausura de la Asamblea General de APROMAR, celebrada en Madrid el pasado 19 de mayo, el secretario general de Pesca, Andrés Hermida, resaltó las posibilidades que tiene en España el desarrollo de la acuicultura, asegurando que “existen las condiciones necesarias para que esta actividad pueda crecer de forma sostenible, equilibrando la balanza comercial de los productos pesqueros, y generando empleo y desarrollo en zonas costeras y continentales”. Una actividad, añadió, que proporciona productos saludables, obtenidos bajo los más estrictos criterios sociales, sanitarios y ambientales.

Hermida destacó el notable crecimiento experimentado en la última década por la piscicultura marina, a partir de especies como el rodaballo, la dorada y la lubina, a las que se han incorporado otras, cada vez más presentes en las dietas de los españoles, como la corvina.

También resaltó la importancia del Plan Estratégico de la Acuicultura Española 2014 – 2020, aprobado en Conferencia Sectorial el pasado mes de abril y señaló que desde la Secretaría General de Pesca se trabaja ya en el desarrollo de algunas acciones de carácter nacional, relaciona-



das con la simplificación del marco legal y administrativo, la planificación sectorial y la selección de emplazamientos.

En este sentido, destacó la elaboración de una Ley de Acuicultura, que permitirá disponer de un marco normativo actualizado y establecer las bases para el desarrollo homogéneo de la acuicultura en España, sin menoscabo de las competencias y facultades asumidas por las Comunidades Autónomas.

dría ayudar a reducirlo sustancialmente. Los productos de la acuicultura española son competitivos, pero podrían serlo mucho más de reducirse los costes administrativos innecesarios que deben soportar las empresas.

Aún algunos consumidores siguen viendo a la acuicultura, como un sector que ofrece productos de peor calidad que la pesca extractiva. ¿Por dónde se puede captar la atención de esos consumidores para convencerles de que se trata de productos frescos, saludables y disponibles todo el año?

Los productos de la acuicultura (pescado, moluscos, crustáceos y algas) son productos

“Los incrementos de producción registrados en 2014 se han logrado por un uso más eficiente de las granjas”

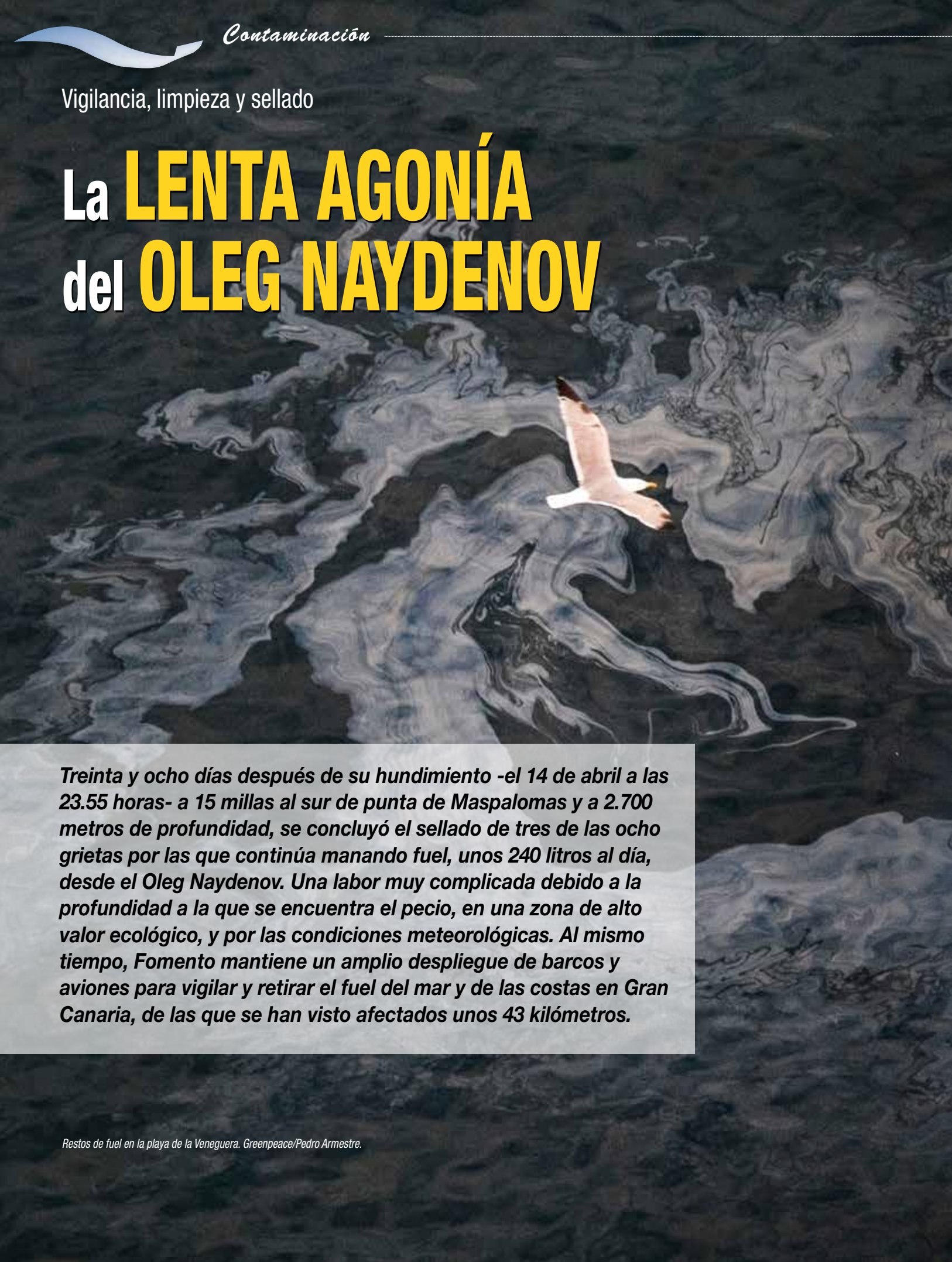
diferentes a los de la pesca. Tienen otras ventajas y desventajas. Para el consumidor español el que un pescado sea de acuicultura o de captura no es un factor decisivo.

Por otra parte, para la distribución comercial (clientes de las empresas de acuicultura) el pescado de crianza tiene muchas ventajas, como la regularidad del suministro, la calidad uniforme o el precio estable que favorecen su llegada a los mostradores de las pescaderías. La clave del éxito de los pescados de crianza está en que el consumidor pueda hacer compras responsables y, para ello, se le debe dar la información correcta en los puntos de venta. ■

Ana Díaz

Vigilancia, limpieza y sellado

La **LENTA AGONÍA** del **OLEG NAYDENOV**



Treinta y ocho días después de su hundimiento -el 14 de abril a las 23.55 horas- a 15 millas al sur de punta de Maspalomas y a 2.700 metros de profundidad, se concluyó el sellado de tres de las ocho grietas por las que continúa manando fuel, unos 240 litros al día, desde el Oleg Naydenov. Una labor muy complicada debido a la profundidad a la que se encuentra el pecio, en una zona de alto valor ecológico, y por las condiciones meteorológicas. Al mismo tiempo, Fomento mantiene un amplio despliegue de barcos y aviones para vigilar y retirar el fuel del mar y de las costas en Gran Canaria, de las que se han visto afectados unos 43 kilómetros.

Se mantienen las operaciones de limpieza y vigilancia en el sur de Gran Canaria y sobre el pecio, así como las labores de sellado de las ocho grietas existentes en las tres fisuras detectadas en el casco. La empresa noruega contratada para sellar las grietas por las que manan unos diez litros de fuel a la hora están resultando bastante complicadas, dado que el pecio se encuentra a casi tres kilómetros de profundidad.

Transcurrido más de un mes del hundimiento, Fomento mantiene el operativo de vigilancia con tres vuelos diarios en la zona donde se halla el pecio y las costas sur y sudoeste de Gran Canaria. Se siguen observando restos de contaminación en la zona del hundimiento y manchas dispersas entre Maspalomas y Pasito Blanco. Las embarcaciones de Salvamento Marítimo y Cruz Roja realizan labores de dispersión mecánica, limpieza y vigilancia, mientras que el buque Miguel de Cervantes se encuentra en la zona del hundimiento para recoger combustible cuando las condiciones meteorológicas lo permiten.

DECISIÓN CUESTIONABLE

El Oleg Naydenov, un buque pesquero con un largo historial de pesca ilegal en aguas africanas (ver MAR 534, febrero de 2014; y 546, abril de 2015), llegó al puerto de Las Palmas para, según afirmaron las autoridades portuarias, realizar labores de avituallamiento. Unos días más tarde de su llegada, el 11 de abril, se declaró un incendio a bordo. Ante la gravedad del siniestro, en la madrugada del


Los trabajos de sellado de las grietas del pecio están resultando extremadamente complicados debido a la gran profundidad y las condiciones en las que tienen que operar los técnicos.

día 12 Capitanía Marítima de Las Palmas opta por llevar al barco a mar abierto para que un posible vertido no afecte a esta zona. El 13 de abril se logra sofocar el incendio y, cuando las autoridades se encontraban deliberando si volver a remolcarlo a puerto, el barco se hunde a las 23.55 horas del 14 de abril en una zona de alto valor ecológico, a 2.700 metros de profundidad y a 15 millas de Maspalomas.

Desde Fomento se insiste en que no hay un protocolo sobre qué hacer en caso de incendio de un buque en un puerto, “y aquí se decidió llevarlo a alta mar”. Tampoco fue muy criticada la zona por la que fue remolcado el barco, un área protegida por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como Lugar de Interés Comunitario (LIC) por su alto valor ecológico. De forma inmediata, se comienzan a detectar manchas de combustible en superficie que se desplazaban hacia el suroeste de Gran Canaria. Se crea un grupo de Coordinación de Fauna y Voluntariado que presta apoyo directamente al gabinete de crisis puesto en marcha por los ministerios de Fomento y Agricultura. Lo componen diversos organismos de gestión de fauna silvestre, como el Centro de Recuperación de Fauna de Tarifa del cabildo de Gran Canaria, junto a organizaciones como WWF, Greenpeace, Ecologistas en Acción, Seo/BirdLife, Amigos de la Tierra y la Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario (SECAC).

Fomento, por boca de la ministra Ana Pastor, confirma que el pecio deja escapar fuel a un ritmo de unos diez litros por hora. Las manchas propician que aparezcan las primeras aves y tortugas afectadas por el fuel. El 23 de abril el fuel llega al puerto de Mogán y el cabo Descojonado, ambas zonas de alto valor ecológico. El 27 de abril se habían recogido más de 400 kilos de fuel. La principal mancha de combustible sale de la zona económica exclusiva española, lo que plantea una primera cuestión: “de quién es ahora el problema”. El debate se plantea en Lisboa, en una reunión mantenida entre Ana Pastor y el director de la Agencia Europea para la Seguridad Marítima, Marku Mylly. La ministra española planteó que los 28 dispongan de una respuesta común ante los accidentes.

El despliegue de vigilancia cuenta también con un helicóptero del gobierno de Canarias



Barco de Salvamento Marítimo vigilando la zona del hundimiento. Greenpeace/Pedro Armestre.

así como un buque de Acción Marítima de la Armada (que se sumó al operativo el 23 de abril, especialmente adaptado para la absorción de hidrocarburos en superficie), además del habitual despliegue de barcos y aviones de Salvamento Marítimo y de la Cruz Roja. El rastreo abarca la zona del hundimiento y las costas suroeste de Gran Canaria, Tenerife y La Gomera. El día 3 finalizan las tareas de limpieza en la playa de Los Secos. El Gobierno Canario recuerda que el “piche” es una sustancia muy tóxica y perjudicial, por lo que desaconseja la limpieza y retirada si no es dentro de los dispositivos oficiales o en los programas de voluntariado ciudadano. En este sentido, Greenpeace reclamó en varias ocasiones que Fomento facilitara la tipificación del fuel vertido en el mar y el recogido en las costas, aspecto clave para conocer su toxicidad en la cadena trófica. A día de hoy todavía no se ha facilitado su tipificación.

LLEGAN LOS ROBOTS

El día 6 se inician las tareas de limpieza de las tres zonas de cubierta del barco en las que se están produciendo las fugas. Llegan los dos robots y a mediados de mes comienzan los trabajos para el sellado de las grietas. Fomento confirma que sigue siendo una prioridad extraer el fuel que permanece en el pecio y para ello nombra a un comité científico



Actuación de Greenpeace contra el Oleg Naydenov, con el nombre tapado por una lona, por pesca ilegal en aguas africanas. Greenpeace/Pierre Gleizes.

que se encargará de analizar la viabilidad de la operación. Un grupo de voluntarios que se encuentra trabajando en las zonas afectadas hace un llamamiento para que se incrementen los medios de limpieza en tierra.

José Real, biólogo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, advirtió que accidentes como el del Oleg Naydenov “están acabando con la biodiversidad de las Islas. Esto es un drama no sólo medioambiental, sino económico, porque aquellas sociedades que han acabado con su riqueza ambiental, lo han hecho también con su economía”.

En este sentido, Ezequiel Navío, coordinador de la plataforma creada por el Grupo de Rescate de Fauna y Apoyo al Voluntariado, destacaba que estos hechos vienen a poner en evidencia que Canarias “no está preparada para responder y combatir de manera rápida, efectiva y coordinada, una marea negra que alcance las costas de las Islas, independientemente de su magnitud. Y ello, en un Archipiélago que es lugar de paso de hasta 1.500 petroleros al año”. Julio Barea, responsable de Campaña de Greenpeace, insiste también en este punto al afirmar que “este caso pone en evidencia que no estamos preparados para



Tortuga boba afectada por el fuel es atendida en el Instituto Canario de Ciencias Marinas. Greenpeace/Pedro Armestre.



combatir sucesos como éste por la falta de planes, medidas preventivas y de seguridad”.

Ante estas críticas por la falta de planes, algunos han recordado medidas prometidas y aparentemente aprobadas. Es el caso de la herramienta informática “Prisma” (ver MAR 501, febrero de 2011). En las páginas de esta revista, según la información elaborada por Ana Munguía, se explicaba la puesta en marcha de esta herramienta por parte del entonces secretario de Estado de Transportes Isaías Taboada, que serviría de apoyo a la persona responsable de la Marina Mercante en la toma de decisiones sobre la aceptación o rechazo de un buque accidentado.

Este sistema informático, tal y como se señaló en su presentación, contiene información medioambiental, socioeconómica y operativa de más de 1.100 lugares entre puertos, fondeaderos, bahías y rías de la costa española que podrían ofrecer refugio a un barco en apuros. En concreto, en la zona de Canarias había detectados 160 puntos. Estas dárseñas refugio fueron comprometidas tras el accidente del Prestige. Las críticas insisten en que se ha repetido una situación similar, aunque afortunadamente con un pesquero, no con un petrolero.

SELLADO DE LAS GRIETAS

Otra de las preguntas que se están planteando, desde partidos políticos y organizaciones ecologistas locales, es por qué no se dispone de un servicio de bomberos específico para el puerto.

La decisión de alejar el barco, como plantean algunas organizaciones como Greenpeace, supondrá un notable gasto económico debido al operativo necesario para controlar las consecuencias del hundimiento. Fomento

La fiscalía mantiene abierta una investigación sobre la gestión del accidente, así como para conocer por qué, una vez sofocado el incendio, no se llevó de nuevo el barco a puerto.

señala que hasta el 20 de mayo, las embarcaciones de Salvamento Marítimo habían realizado más de 2.959 horas de navegación y sus aeronaves más de 341 horas de vuelo (gastos a los que habrá que sumar la contratación de los robots). Ezequiel Navío, por su parte, insiste también en la necesidad de abordar de forma urgente una evaluación rigurosa sobre los índices de riesgo de derrames en el medio marino en Canarias, al tiempo que critica el grado de eficacia de las decisiones adoptadas para combatir la llegada de fuel al litoral y las “serias deficiencias operativas” del voluntariado.

En el momento de redactar esta información, continúan los trabajos de sellado de las grietas para cortar el flujo de fuel, operación que se realiza desde el buque Fugro Saltire bajo la supervisión de un técnico de Salvamento Marítimo. La extrema dificultad para la realización de los trabajos lleva a las organizaciones ecologistas a plantear preguntas sobre el por qué se decide alejar el barco del puerto, donde hubiera sido más sencillo trabajar (en el peor de los casos, a 20 metros de profundidad), y llevarlo por una zona de gran importancia ecológica (hacia el este del archipiélago, a unas 20 millas al sur de Jandía, Fuerteventura, para luego variar al suroeste hasta hundirse frente a Maspalomas, zona turística declarada Reserva Natural Especial, por su valioso sistema de dunas vivas, el más rico de las islas). A estas dudas sobre el rumbo errático al que fue sometido el Oleg Naydenov se ha sumado la fiscalía, que mantiene abierta una investigación sobre la gestión del accidente, así como para conocer por qué, una vez sofocado el incendio, no se llevó de nuevo el barco a puerto. ■

Raúl Gutiérrez

Praderas de *Posidonia oceanica* en Ibiza

Sigue la DEFORESTACIÓN

Oceana / Enrique Talleo

Ibiza está sufriendo un proceso de deforestación de sus praderas marinas al que sigue sin dársele una solución satisfactoria. Y no sólo no se le da solución, sino que esta deforestación submarina -debida en este caso, fundamentalmente, a las embarcaciones de recreo- continúa sin que se le preste la debida atención por parte de las autoridades responsables. Y ello, a pesar de los numerosos informes existentes denunciando esta situación y la enorme importan-



En enero de 2012, MAR se hacía eco de un estudio sobre la incidencia del fondeo de los barcos de recreo sobre las praderas de Posidonia oceanica en aguas de Ibiza. Más concretamente, en los fondos de la reserva natural marítimo-terrestre de Ses Salines. Unos fondos declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Cuatro años después, cuando estamos a las puertas de una nueva estación estival, con el consiguiente incremento de embarcaciones recreativas, el Grupo de Estudios de la Naturaleza de Baleares publica un informe analizando este importante impacto. Conclusión: cuatro años después siguen sin tomarse medidas para proteger a este rico ecosistema de la deforestación. Una riqueza que ha sido evaluada en más de 190 millones de euros al año para la pesca en el Mediterráneo, en un estudio de la UE.

cia -demostrada de forma reiterada por numerosos estudios científicos- de este hábitat tanto desde el punto de vista medioambiental como para la pesca.

La situación de deterioro de las praderas de *Posidonia oceanica*, planta endémica del Mediterráneo, ya se ha tratado en numerosas ocasiones en estas mismas páginas. Los motivos por los que se está produciendo son diversos, como la incidencia de las artes de la pesca de arrastre, la regeneración de playas,

vertidos, construcción de puertos, espigones... y las anclas de los barcos. Un deterioro que ha provocado, como señala la investigadora del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, dependiente del CSIC y la Universidad de las Islas Baleares, Núria Marbà, una reducción de su extensión de entre un 13% y un 38% en la zona en la que han estado trabajando, y que se centra en la parte occidental del Mediterráneo. Y esa pérdida se ha registrado en los últimos 50 años. También



Oceana / Enrique Talledo

destaca esta investigadora que, aunque en Baleares hay pocos datos sobre la evolución de la superficie, lo que sí que se detecta es una pérdida de densidad.

El impacto de las embarcaciones de recreo sobre las praderas de Posidonia viene de lejos. De hecho, esta situación ya ha sido denunciada desde estas páginas (ver MAR, número 511, enero 2012) con motivo de un estudio realizado en aguas de la reserva natural marítimo-terrestre de Ses Salines. Precisamente ésta era una de las zonas mejor conservadas en 2005, aunque los expertos ya avisaban del peligro del fondeo de embarcaciones de recreo. Siguiendo los movimientos de un yate de gran eslora vía satélite, los investigadores calcularon que durante los fondeos realizados en aguas de Ibiza, su ancla destruyó unos 10.000 metros cuadrados de *Posidonia oceanica*. El biólogo Manu San Félix manifestó que había que dejar claro que los barcos pequeños también causan grandes estragos, “porque son muchos”.

DESIDIA Y PÉRDIDA ECONÓMICA

Desde entonces hasta hoy apenas se han adoptado medidas eficaces que frenen este deterioro. Medidas que pueden ser hasta

El deterioro que sufren las praderas de Posidonia oceanica en aguas de Ibiza a causa de las embarcaciones de recreo sigue su curso, sin que las administraciones competentes adopten soluciones satisfactorias.

sencillas, con lo que parece que la desidia es la razón fundamental en este caso. Y eso que estamos hablando de una especie endémica que reporta unos beneficios indiscutibles, tanto como área de cría y de puesta para diferentes especies de interés económico, como refugio para juveniles y adultos que representan un recurso de gran importancia para las pesquerías costeras. Y esto hace aún más incomprensible la desidia política a la hora de actuar -a pesar de la legislación vigente-, así como la falta de presión del sector pesquero, gran damnificado.

Ya a finales de la década de los 90, ante la intención de regenerar la playa de la Almadraba en Alicante, la Cofradía de Pescadores de Denia encargó a la Universidad de Alicante un estudio sobre el impacto de los trabajos de regeneración de playas sobre la pesca artesanal. Se tomó como modelo la regeneración realizada diez años antes en la playa de la Marina, en Denia. La conclusión del trabajo efectuado por la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante, coordinado por José Luis Sánchez Lizaso, sorprendió a todos: en los caladeros cercanos a dicha playa, tras el aporte de arena, se había producido un descenso del 60% en



las capturas. La *Posidonia oceanica* más superficial, hasta los 3 metros de profundidad, desapareció por completo, y la situada hasta los 5 metros de profundidad había sufrido una importante degradación.

Ante estos resultados, desde la Cofradía de Denia se solicitó un estudio en profundidad, que se realizó entre los meses de enero y abril de 2001. A través de este trabajo, y por vez primera, se estableció una relación directa entre la desaparición de las praderas de posidonia y la pérdida de caladeros. Unos resultados que dejaban en evidencia a los que apuestan exclusivamente por un desarrollo turístico agresivo, en perjuicio de otros sectores y fuentes de ingresos de relevancia, económica y socialmente.

Ingresos relevantes como ahora acaba de establecer un nuevo estudio, hecho público el pasado mes de marzo, en el que se valora en alrededor de 190 millones de euros al año lo que reportan las praderas mediterráneas a la pesca comercial y recreativa. Evaluaron una extensión de 5,5 millones de hectáreas, las cubiertas por las praderas de posidonia, lo que viene a suponer un 2% de la superficie del Mediterráneo. El estudio fue llevado a cabo en el marco del proyecto KnowSea, de

Según un estudio de UE, las praderas de Posidonia oceanica del Mediterráneo generan un beneficio económico de alrededor de 190 millones de euros al año al sector pesquero comercial y recreativo.

la Unión Europea (la Directiva Marco sobre Estrategia Marina requiere que se determine el coste de la degradación marina), realizado por investigadores de las Universidades de Plymouth (Reino Unido) y Central de Queensland (Australia). Académicos de ambas universidades inciden en que “las políticas marinas deberían considerar los efectos socioeconómicos de la pérdida de praderas marinas que sirven de hábitat para muchas especies de importancia pesquera”.

Al mismo tiempo, alertan del deterioro que vienen sufriendo estas praderas en el Mediterráneo. “Algunas especies podrían tener un impacto económico significativo para la pesca comercial, si las praderas marinas disminuyeran aún más”, destacó Sian Rees, uno de los investigadores de la Universidad de Plymouth. Entre estas especies se incluirían la sepia, el pez escorpión y el pulpo. En cuanto a la pesca recreativa, tendría un especial impacto la lubina. De todas formas, los investigadores señalan que el coste de la degradación de estas praderas sería mayor al valor calculado si se tuvieran en cuenta otros factores como su importancia en la protección contra la erosión y la captura de carbono, como veremos a continuación.

IMPACTO ECOLÓGICO

Destacable es, asimismo, su contribución a la producción de materia orgánica (una hectárea puede producir hasta 35 toneladas al año) y de oxígeno (un metro cuadrado genera diez litros de oxígeno diarios). Una hectárea transforma tanto CO₂ en oxígeno como cinco hectáreas de selva amazónica.

En otro estudio, cuyos resultados se hicieron públicos recientemente, y en el que participaron el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), la Universidad Autónoma de Barcelona y el Instituto de los Océanos de la Universidad de Australia Occidental, se certifica que la “pérdida de praderas submarinas de posidonia supone un problema doble, ya que esas zonas dejan de capturar dióxido de carbono (CO₂) atmosférico y además pueden convertirse en fuentes de ese gas cuando se erosionan y liberan el carbono que la pradera había acumulado durante décadas o siglos”.

La situación descrita en las zonas de fondeo, según el informe del Grup d'Estudis de la Naturalesa, durante la época estival es “caótica y variopinta”, y hablan de “desbordamiento y falta de capacidad” de la administración.



V. Tasso

No se trata de un asunto baladí. Precisamente Laura Robinson, de la Universidad británica de Bristol y responsable de un proyecto de investigación de la UE sobre el seguimiento del cambio climático a través de los corales, habla de la importancia del mar en la captación de CO₂. Destaca que en los océanos hay unas 60 veces más CO₂ que en la atmósfera, por lo que son un sumidero esencial de este elemento. Precisamente, los científicos están preocupados por el riesgo de que en el futuro el océano invierta su papel y en vez de atraparlo lo libere, lo que podría causar una catástrofe mundial. Una de las formas en que queda atrapado el CO₂ es a través de las praderas marinas.

La investigadora Núria Marbà, coautora del estudio del CSIC, señala que “la replantación de praderas evita que se erosionen depósitos de carbono orgánico acumulado durante siglos en praderas que han desaparecido”. Al sur de Australia, se produjo una importante reducción, entre principios de los 60 y finales de los 80, de la pradera submarina de *Posidonia australis*. Sin embargo, a partir de 1994, se inició una recuperación gracias a las replantaciones realizadas hasta 2006, según detallan estos mismos estudios. Se trata “del proyecto de replantación de pradera cuya evolución se ha seguido durante más tiempo en todo el mundo”, señala Marbà.

Antes de llegar a esta laboriosa tarea de replantación, mejor sería evitar su deterioro, sobre todo sabiendo que su lento crecimiento implicará decenas de años para su recuperación.



Oceana / Carlos Minguel

Y volviendo al comienzo, y a pesar de todo lo dicho, nada o casi nada se está haciendo al respecto. Y de ello da fe otro reciente estudio realizado en aguas de Ibiza, a cargo en esta ocasión del Grup d'Estudis de la Naturalesa (GEN-GOB Eivissa).

ANCLAJE CAÓTICO

El GEN acaba de presentar el informe “La Posidonia, una responsabilidad compartida. Seguimiento de zonas de fondeo (Eivissa 2014)”, que se centra en cuatro de las áreas más saturadas de la isla de Ibiza: Talamanca, Porroig, Cala d'Hort y Cala Salada. Como ellos mismos señalan, lo que pretenden es arrojar un poco de luz sobre el alcance real de estos impactos. Unos impactos que afectan a la conservación del patrimonio natural, pero también a la supervivencia de la industria turística y de la náutica.

La situación descrita en las zonas de fondeo señaladas durante la época estival es de “caótica y variopinta”, y hablan de “desbordamiento y falta de capacidad” de la administración. Inciden en el “impacto erosivo” sobre las praderas por el anclaje de embarcaciones en tránsito y a las estructuras fijas para el amarre de embarcaciones. Denuncian que “hay una demanda creciente del uso de boyas de amarre para el fondeo de embarcaciones”, lo que provoca el alquiler de muchas de estas estructuras de forma no reglada ni declarada, algo “cada vez más habitual y evidente”.

La solución parece evidente, y así lo apuntan en su estudio: disminuir la presión existente sobre las zonas de fondeo y “vigilancia efectiva”, destinada a la protección de los recursos marinos y al cumplimiento de la legislación ambiental. En definitiva, una llamada más de atención sobre el desastre que se está produciendo en estas aguas, y en el Mediterráneo en general, a pesar de que su conservación “es de interés prioritario”, según la Directiva Hábitats (92/43/CEE), también protegida por el Convenio de Barcelona (1976) y por la legislación española. Aunque, a la vista de su situación, no parece que esté resultando suficiente. El entonces Ministerio de Medio Ambiente, en 2011, señalaba que la pradera “disminuía a un ritmo del 5% anual”, lo cual revela que lo hace a una cadencia superior que los bosques tropicales.

EN EL LITORAL ANDALUZ

BIBLIOTECA VIRTUAL DE PRADERAS MARINAS

El Centro de Cooperación del Mediterráneo de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) ha presentado su “Biblioteca Virtual sobre las praderas marinas en el litoral andaluz”. Esta herramienta está dirigida, fundamentalmente, a gestores, responsables públicos y empresas interesadas en praderas marinas y en valorar el efecto que algunas actuaciones en el litoral pueden tener sobre ellas.

En esta Biblioteca (a la que se accede a través del enlace <http://uicnmed.org/bibliotecavirtualposidonia>) se dispondrá de más de 200 documentos clasificados por ocho temáticas, así como dos visores (conectados a la Red de Información Ambiental de la Junta de Andalucía, REDIAM) que muestran mapas con información sobre la distribución de las distintas praderas en las provincias andaluzas, sus principales presiones y amenazas.

También se aporta información sobre las diferentes herramientas jurídicas disponibles para la conservación de estos ecosistemas, materiales educativos y audiovisuales y los resultados de los distintos proyectos que se han realizado en el territorio nacional para la conservación, gestión e investigación de los mismos.



Mar Otero

Donde sí parecen dispuestos a mejorar la situación es desde el ayuntamiento de Andratx que, con el apoyo de los diferentes sectores económicos y sociales locales, se dispone a impulsar una reserva marina en las aguas que rodean el islote de Sa Dragonera. En esa zona Oceana ha realizado varias expediciones en los últimos siete años, documentando la importancia de las especies y hábitats de estas aguas. Al menos, un ejemplo de que la desidia no está generalizada. ■

Raúl Gutiérrez

Cartografía oceánica acústica

Cuatro años ESCUCHANDO a los OCÉANOS

Este es el tiempo que la “Ocean Mapping Expedition” va a estar navegando alrededor del mundo observando, cartografiando y recogiendo muestras que permitan conocer un poco mejor el estado de los océanos. En esta aventura participa de alguna forma la Universidad Politécnica de Barcelona, concretamente el Laboratorio de Aplicaciones Bioacústicas (LAB), con el programa científico “20.000 sonidos bajo el mar”, que estudiará los sonidos de los océanos valiéndose de un velero, el Fleur de passion, y formará parte de la citada expedición organizada con motivo de las celebraciones del 5º centenario del viaje de Magallanes alrededor del mundo.

Magallanes salió al mar en busca de especias, que en aquella época era uno de los productos más valorados, y abrió esta ruta. Nosotros emprendemos esta expedición para buscar también nuestras valiosas ‘especias’ actuales: un mayor conocimiento del estado en que se encuentra el océano y del impacto de la actividad humana sobre él. Así explica el biólogo Michel André, director científico del proyecto, la experiencia que ahora comienza.

Y es que, según apuntan los científicos del LAB, creadores del programa “20.000 sonidos bajo el mar” con el que este organismo dependiente de la Universidad Politécnica de Barcelona participa en la Ocean Mapping Expedition, aunque en el mar se pueden captar miles de sonidos naturales, el constante crecimiento de ruidos de origen humano - ruido del tráfico marítimo, prospecciones petrolíferas, etc...- ha contribuido al aumento del nivel actual de sonido en los océanos y tiene un gran impacto en el medio ambiente y en la vida marina que albergan los mismos, constituyendo uno de los grandes problemas que tienen los océanos en este momento.

Así, en los cuatro años que durará la expedición, los científicos embarcados medirán el ruido de los mares y océanos por los que naveguen realizarán el registro sonoro de todas ellas, llegando incluso a regiones remotas de las que hasta el momento se carece de datos.

Pero, sobre todo, este proyecto parte de la necesidad de comprender mejor el impacto de los sonidos en los mares y su percepción sobre el comportamiento, la fisiología y la ecología de los organismos marinos, y para contribuir a promover prácticas más responsables.

Particularmente, el proyecto se centra en los cetáceos, ya que estos animales dependen de los sonidos para comunicarse, cazar en grupos, relacionarse o delimitar sus territorios. Por



tanto, contribuir a esclarecer cómo la polución sonora dificulta la comunicación de los cetáceos es uno de los retos de este trabajo, en la medida de que estas especies juegan un papel esencial en el equilibrio de los océanos y que una amenaza sobre ellas puede llegar a desequilibrar toda la cadena alimentaria.

Además hay otros peces que se comunican a través de sonidos, por lo que también son sensibles a la contaminación acústica. En estudios anteriores, el director del LAB y su equipo han demostrado que los invertebrados marinos como pulpos, sepias, calamares o cangrejos también se ven afectados por este tipo de contaminación y presentan traumas y lesiones incluso mayores que delfines y ballenas. A pesar de que carecen de sistema auditivo, en el sentido de que no oyen sonidos, si los perciben a través de células sensoriales, cuya función es ayudarles a mantener el equilibrio en el agua.

FLEUR DE PASSION

El velero que el equipo del LAB ha elegido para llevar adelante este trabajo e instalar el sistema de medición acústica era originalmente un buque de la marina alemana, construido en 1941, que posteriormente se desarmó para convertirse, en la actualidad, en el velero más grande de Suiza. *Por primera vez un barco estará equipado con sensores de última tecnología que permiten realizar una cartografía oceánica acústica a una escala hasta hoy jamás realizada*, apunta Michel André.

El sistema del que se va a valer el programa científico “20.000 sonidos en el mar” consiste en una ristra de micrófonos marinos o hidrófonos que arrastra el velero, situados a 100 metros de distancia de la embarcación y sumergidos a unos 10 metros de profundidad. A través de ellos, el sistema detectará y clasificará automáticamente todos los sonidos de origen humano o naturales que detecte a lo largo del recorrido del velero por el mundo. Los datos acústicos recogidos se procesarán a bordo y se enviarán vía satélite en tiempo real a tierra, con la intención de que ese paisaje acústico esté accesible para todo el mundo a través de la web del proyecto. Sus resultados permitirán proveer otras investigaciones y serán remitidos al Programa Ambiental de las Naciones Unidas (UNEP).



En la imagen el sistema de hidrófonos que acarrea el Fleur de Passion

Autor: LAB

Los sensores de los que está dotado el Fleur de Passion permitirán realizar una cartografía oceánica acústica a una escala jamás realizada

Junto al programa científico del Laboratorio de Aplicaciones Bioacústicas, la expedición Ocean Mapping Expedition desarrollará el programa Micromégas, que consiste en la recogida de muestras periódicas de agua del mar para evaluar el contenido de contaminantes plásticos. Y es que, tal y como explican los investigadores, el 80% de los plásticos que se halla en los océanos procede de la actividad en tierra, y el 20% restante de vertidos de barcos. Estos materiales se van erosionando con el roce del agua y descomponiendo en micropartículas que ingieren peces e invertebrados, lo que acaba generando tapones en sus sistemas digestivos que llegan a producirles la muerte.

En definitiva, se acaba de iniciar un proyecto científico que ambiciona contribuir a un mejor conocimiento y una mayor toma de conciencia de los problemas que representa el impacto humano en este medio, que es vital para el ser humano y para hacernos pensar en nuestra relación con el planeta mar. ■

A. Munguía



La polución acústica afecta a la capacidad de comunicarse por sonidos de los cetáceos.

El *Sorrento* cubría la ruta Palma-Valencia

Atraque “FORZOSO” en Sagunto

Eran cerca de las dos de la tarde cuando el capitán del ferry Sorrento solicitaba ayuda para evacuar al pasaje y la tripulación, después de no lograr controlar el incendio originado en el garaje de la cuarta planta del barco que la naviera Grimaldi operaba para Acciona-Trasmediterranea. Así comienza el segundo accidente marítimo ocurrido en nuestras costas el mes pasado que, aunque con mejor pronóstico que el del pesquero ruso frente a la costa Canaria, al cierre de esta revista se encuentra atracado en el Muelle Sur II del Puerto de Sagunto, mientras los peritos de la Guardia Civil investigan lo ocurrido.

A la preocupación por el hundimiento del buque con 753 toneladas de fuel y aceites contaminantes a 18 millas de la costa mallorquina, una zona de gran valor ecológico, turístico y pesquero, dió paso -después, claro está, de evacuar en botes salvavidas a las 156 personas que estaban a bordo- a las dificultades técnicas para su traslado. Ayudado por el remolcador *Gianemilio C*, el ferry consiguió arribar hasta el puerto de Sagunto - siempre escoltado por el buque de Salvamento Marítimo *Clara Campoamor* y una patrullera de la Guardia Civil-, donde se instalaron barreras de contención como medida preventiva.

En principio los servicios solicitados por el armador a la Autoridad Portuaria de Valencia (de la que depende el Puerto de Sagunto) son, además del abrigo, atender la descarga de plataformas y vehículos que transporta el buque, y el apuntalamiento del pontón de proa.

Y es allí donde el buque está siendo analizado para decretar la causa del incendio. Una vez que estas pesquisas terminen, el buque quedará a disposición del *Grupo Grimaldi* para proceder a la descarga de la embarca-

ción en la que había también 98 camiones vacíos y 25 cargados.

Como decimos, las investigaciones de la Guardia Civil, no han terminado y la única información que se conoce como posible causa, según *Grimaldi*, es el cortocircuito en un coche estibado en la cubierta principal. Estas mismas fuentes apuntan a que por ahora resulta “imposible” informar sobre cuándo se procederá a la descarga de camiones y mercancías desde el *Sorrento* pues, primero, deben terminar de trabajar los agentes del laboratorio de criminalística de la Policía Judicial (ahora mismo paralizadas por el desastre) y los especialistas en incendios de las compañías aseguradoras, encargados de hacer el peritaje.

Lo que sí parece probable es que, una vez finalice la descarga del buque y sean apuntaladas las cubiertas superiores de la embarcación, el ferry será trasladado al astillero de algún puerto italiano, donde se vaciará el combustible y será desguazado. Lo que todavía está por definir es si el buque viajará por sus propios medios, o tendrá que ser remolcado. ■

A. Munguía



Navantia Ferrol y Bahía de Cádiz

Encargo de CUATRO PETROLEROS Suezmax

Los astilleros públicos han acordado con Ondimar Transportes Marítimos LDA (sociedad naviera del Grupo Ibaizabal) las bases para la construcción de cuatro petroleros tipo Suezmax, ampliable a otros dos más. El contrato definitivo, que se firmará el mes que viene, supondrá tres millones de horas de trabajo que se distribuirán entre las plantas de Ferrol y Bahía de Cádiz.

En la imagen las instalaciones de Navantia en Ferrol

Para lograr este principio de acuerdo, Navantia ha introducido un nuevo modelo de negocio -semejante al de algunos de los astilleros europeos y americanos-, que consiste en suscribir una alianza con un astillero asiático líder mundial en la construcción de estos barcos, por el que se compromete a utilizar su diseño y que éste sea el principal suministrador de la mayor parte de materiales y equipos aunque, según apuntan desde el astillero público, *siempre dando oportunidad y prioridad a las empresas nacionales que ofrezcan precios competitivos.*

Con este modelo, el astillero aspira a poder competir en el mercado global ofreciendo un precio competitivo y un plazo adecuado para las necesidades del cliente. Concretamente, Navantia se compromete a ejecutar el encargo en 21 meses, plazo que comienza en el último trimestre de este año. Además, en las

bases acordadas, se detallan las especificaciones del buque, los plazos de fabricación de cada uno y los hitos de pago.

La construcción de cada barco supondrá unas 725.000 horas de trabajo es decir que, para los 4 primeros, el volumen de mano de obra será de unas 3 millones de horas de trabajo que se distribuirán entre las factorías de la Bahía de Cádiz y las de la Ría de Ferrol, así como sus empresas auxiliares.

CONTRATO CON TURQUÍA

Paralelamente la compañía ha suscrito un contrato con el Ministerio de Defensa turco para el diseño y construcción de un buque de desembarco anfibio LPD -basado en el LHD "Juan Carlos I"-, en el que Navantia proporcionará, para su construcción local, el diseño, transferencia de tecnología, equipos y asistencia técnica. ■

A. Munguía

Anteproyecto de Ley

Más autónomos, mejor protegidos



A. Munguía

La posibilidad de contratar trabajadores sin perder la tarifa plana de cotización a la Seguridad Social, nuevas medidas de capitalización de la prestación de desempleo, o la posibilidad de compatibilizar esta con el inicio de una actividad emprendedora, son algunas de las medidas más llamativas contenidas en el anteproyecto de ley que el Consejo de Ministros remitió el pasado 24 de abril al Consejo Económico y Social (CES). Una norma con la que el Ejecutivo quiere actualizar, fomentar y promocionar el trabajo autónomo y de la economía social y con la que espera llegar a los 550.000 afiliados al Régimen Especial de Autónomos en 2019.

Cuando el texto esté en vigor -una vez que reciba el visto bueno del Consejo Económico y Social, comienza el trámite en las Cortes- será posible que los autónomos de cualquier edad puedan compatibilizar su trabajo -como ahora se permite a los menores de 30 años- con el cobro de la prestación por desempleo durante, como máximo, nueve meses, y así apoyar la consolidación de proyectos emprendedores. Una seguridad que el proyecto de Ley apuntala con lo que denomina “segunda oportunidad”, al permitir que se reanude el cobro de la prestación por desempleo hasta cinco años después de haber iniciado una actividad por cuenta propia.

También se amplía a cualquier edad algunos de los supuestos en los que se contem-

pla la posibilidad de capitalizar el 100% de la prestación por desempleo, que se podrá utilizar de tres formas: capitalizando el 100% en un único pago; capitalizar una parte y el resto dejarlo para el abono de cuotas a la Seguridad Social, o destinar el total al abono de las cotizaciones.

Con el nuevo texto, el cobro en una sola vez de la prestación podrá dedicarse a realizar una aportación al capital social de todo tipo de sociedades mercantiles de nueva creación -siempre que se tenga el control efectivo de la empresa-, a cubrir los gastos de constitución de la sociedad en cuestión, o para contratar servicios específicos de asesoramiento, formación e información, aunque en este último caso solo se podrá dedicar el 15% del importe de la capitalización.

CON TRABAJADORES A SU CARGO

Tal y como explican desde el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, el proyecto ordena y propone nuevas medidas de fomento del autoempleo y de apoyo al trabajo autónomo y de la economía social. Los autónomos suponen el 18,6% del mercado laboral español, y es un colectivo que además de crecer por encima del de los trabajadores por cuenta ajena, ha generado empleo para 100.000 trabajadores.

Es por ello que el anteproyecto de Ley recoge también novedades en relación con la tarifa plana para autónomos, como fijar la cuantía de la cuota por contingencias comunes en 50 euros durante seis meses, ampliar el incentivo a los autónomos que inicien una actividad por cuenta propia y que luego contraten trabajadores por cuenta ajena, a la vez que extiende los supuestos de la tarifa plana especialmente protegida a las víctimas del terrorismo y de violencia de género.

Esto se traduce en que, en caso de que el texto saliera adelante "tal cual" los autónomos tendrán una cotización reducida durante los primeros meses de actividad. Concretamente, 50 euros de cotización por contingencias comunes o el 80% de la cuota resultante de

Proporcionalmente, el colectivo de autónomos creció por encima del de trabajadores por cuenta ajena, y empleó a 100.000 trabajadores

POTENCIALES BENEFICIARIOS

Tarifa plana para autónomos	375.000 €
Compatibilización desempleo	50.000 €
Capitalización prestación por desempleo	150.000 €
Colaboradores familiares	45.000 €
Reanudación prestación por desempleo	90.000 €
Otros incentivos economía social	5.000 €

Fuente: Meyss

aplicar el tipo mínimo de cotización a la base mínima correspondiente, durante los primeros seis meses. A partir de esta fecha, reducción del 50% de la cuota otros seis meses y, transcurrido el año reducción o bonificación, el 30% en los siguientes seis meses. En el caso de varones menores de 30 años o mujeres menores de 35 esta última reducción de la bonificación se amplía hasta los 18 meses.

También las víctimas del terrorismo, de violencia de género y las personas con discapacidad se podrán beneficiar de reducciones en la cotización al Régimen Especial de Autónomos durante cinco años. De esta forma, pagarán 50 euros los primeros 12 meses o la mencionada reducción del 80% de la cuota resultante de aplicar el tipo mínimo a la base mínima y, el resto hasta 48 meses, una bonificación del 50%.

Con la idea de atenuar la transición al pago de la cotización completa, la nueva Ley contempla que los familiares colaboradores puedan seguir teniendo bonificada su cuota de cotización otros seis meses más, aunque en este caso, a diferencia de lo que sucede durante los primeros 18 meses, un 25%.

Por último hay que destacar los mecanismos que contempla el proyecto para que los autónomos, cuyos ingresos dependen en un 75% de un solo cliente, puedan conciliar su vida laboral y familiar. En este punto se les reconoce la posibilidad de contratar a un trabajador con bonificación, siempre y cuando se acredite que el trabajador autónomo tiene riesgo durante el embarazo, precisa de un tiempo para la lactancia de un menor de nueve meses, debe cuidar a un menor de 7 años a su cargo, o a familiares en situación de dependencia o discapacidad igual o superior al 33%. ■

A. Munguía

Seguridad y Salud en el trabajo

PREVENCIÓN Y MEJORA

de las condiciones de trabajo

El Consejo de Ministros acaba de dar luz verde a la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el trabajo 2015-2020, la segunda que se aprueba en nuestro país, en coherencia con la Estrategia Europea que establece las líneas de actuación a seguir en este sentido por los Estados miembros. Este conjunto de medidas fue acordado con los agentes sociales y las Comunidades Autónomas y persigue mejorar la aplicación de la legislación en materia de Seguridad y Salud en el trabajo. Un acuerdo para trabajar juntos, fortalecer el crecimiento y la creación de empleo estable y de calidad, según apuntó la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, en la presentación pública de la Estrategia.



La Estrategia, que se desarrollará a través de una hoja de ruta y tres planes bianuales, se enfoca a cubrir las necesidades de prevención y mejora de las condiciones laborales de todos los trabajadores, especialmente los de las pequeñas y medianas empresas.

Como su nombre indica, la Estrategia diseña unas líneas de acción comunes sobre medidas a adoptar para mejorar la calidad de la formación en prevención de riesgos. Para llevarla a cabo contempla consolidar, entre otras medidas, la integración de estos principios en el sistema educativo; revalorizar las instituciones públicas, e impulsar mecanismos de coordinación entre el Estado y Las Comunidades Autónomas.

A través de estas actuaciones se pretende promover la generación de conocimientos e intensificar las actuaciones de las Administraciones en materia de prevención de enfermedades profesionales y en el estudio de riesgos emergentes, así como dotarlas de herramientas informáticas que faciliten la aplicación de la normativa vigente sobre prevención.

El coste de puesta en marcha de estas

medidas asciende a 36 millones de euros: 12 millones por cada uno de los tres planes de dos años en los que se articula.

Entre los muchos objetivos que persigue la segunda Estrategia está el mejorar la eficiencia de las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales; potenciar el trabajo de las Administraciones Públicas en el análisis, investigación, promoción y apoyo de la prevención de riesgos laborales en todos los centros de trabajo, reforzar las condiciones de seguridad y salud en colectivos, sectores y empresas de mayor riesgo, así como fortalecer el papel de los interlocutores sociales y la implicación de trabajadores y empresarios en la mejora de las condiciones de trabajo.

Y es que el problema de la seguridad en el empleo sigue siendo una asignatura pendiente en nuestro país donde, según los sindicatos, fallecen diariamente de media, dos trabajadores, 11 sufren un accidente grave, 1.300 un accidente leve, 1.912 un accidente sin baja y 63 una enfermedad relacionada con su actividad profesional. ■

A. Munguía

Beneficiaría a 2,1 millones de personas

Los sindicatos quieren **ASEGURAR** **UNA RENTA** mínima a las familias

Los sindicatos mayoritarios presentaron el mes pasado en el Congreso de los Diputados una proposición de Ley de Iniciativa Legislativa Popular (ILP) para garantizar una prestación de ingresos mínimos para personas que pudiendo y queriendo trabajar no pueden hacerlo, por lo que carecen de ingresos. En total calculan que unos 2,1 millones de personas.

CCOO y UGT recogerán firmas durante nueve meses para que el Congreso debata su propuesta de prestación no contributiva, que supondrá unos 426 euros mensuales más un complemento por familiares a cargo, y que también contempla obligaciones a sus beneficiarios.

Los cálculos de los sindicatos apuntan que hay 1,8 millones de hogares que no llegan a los 6.000 euros de ingresos anuales. Según apuntan, en nuestro país hay más de 12,8 millones de personas en riesgo de pobreza. Mientras que la pobreza severa afecta a 3 millones por lo que se hace necesario reforzar el actual sistema de protección social.

Y es que, tal y como afirman en la exposición de motivos de su propuesta, las prestaciones por desempleo solo protegen al 55,7% de las trabajadoras y trabajadores desempleados con carácter temporal por lo que proponen una ayuda, cuya fecha de caducidad coincidiría con el fin de la situación de necesidad.

Para poder ser beneficiarios de la prestación no contributiva que proponen los sindicatos se deberá tener entre 18 y 65 años, residir en territorio español de forma ininterrumpida –al menos en los seis meses anteriores a la solicitud excepto las víctimas de trata de seres humanos o de violencia de género–, no poder acceder a prestaciones o ayudas dirigidas a personas desempleadas que carezcan de recursos económicos (tener ingresos por debajo del 75% del Salario Mínimo Interprofesional) y estar inscritos en los Servicios Públicos de Empleo.

En su propuesta los sindicatos calculan que unos 2,1 millones de personas podrían acogerse a la prestación, fijada en 426 euros, lo que supondría anualmente al Estado 11.000 millones de euros (1% del PIB).



Entre las obligaciones que los posibles beneficiarios deberían de cumplir está, además de comunicar cualquier cambio en su situación o en la de su unidad familiar, participar en las acciones de mejora de sus posibilidades de ocupación y en programas de empleo y acciones de formación, promoción o reconversión profesional que determinen los servicios Públicos de Empleo o las agencias de colocación.

Por último señalar que la iniciativa contempla la posibilidad de que el Gobierno pueda regular, como medida de impulso al empleo de personas que estén percibiendo la prestación, su compatibilidad con el trabajo por un período máximo de tres meses para colectivos con especiales dificultades de inserción laboral. ■

A. Munguía

Primer trimestre de 2015

La náutica de recreo VUELVE A RESPIRAR

Después de siete años de caídas en las matriculaciones de las embarcaciones de recreo bastante pronunciadas, este mercado parece haber iniciado una senda de crecimiento –tímidamente iniciada a finales de 2013 - y deja en el primer trimestre del año un incremento del 17,5%, respecto a las matriculaciones registradas en 2014. Un sector persistente, convencido de sus grandes posibilidades, que ha aprovechado estos años de “sequía”, en ir avanzando y redefiniendo los objetivos de su industria, cuyos frutos esperan concretar en los próximos años.

Aunque de forma moderada, se manifiesta que hay un cambio de tendencia y de modalidades en la práctica de la náutica de recreo y que los aficionados quieren seguir disfrutando la náutica, lo que podría vaticinar un buen balance de la temporada que está a punto de comenzar. Así se manifestaban en Anen (Asociación Nacional de Empresas Náuticas), en la presentación del informe sobre matriculaciones que hace la Asociación, a partir de los datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Revisando sus datos destaca cómo el mercado de los barcos de recreo se decanta hacia las embarcaciones de menor eslora, hasta los 8 metros, que son el segmento que más creció, un 19,6%, con 695 registros frente a los 581 del mismo período del año pasado. De hecho, este grupo de embarcaciones acapara un 89,6% de cuota de mercado.



Junto a este segmento, como viene sucediendo en los últimos años, el mercado de alquiler despunta con un incremento del 23,8% en el primer trimestre de 2015, cuando se han matriculado 52 embarcaciones de recreo para el uso de alquiler, frente a las 42 registradas en 2014.

Prueba de que el interés por la náutica no decae y se va adaptando a la coyuntura económica, es el auge en el mercado de las embarcaciones de ocasión, que al año pasado creció un 8%, especialmente en las esloras pequeñas. En 2014 se vendieron 1.912 barcos de segunda mano de entre 8 y 12 metros, en una proporción de 6,5 barcos usados por cada uno nuevo vendido.

FORMACIÓN E INDUSTRIA

En ese camino de adaptación y redefinición de objetivos iniciado por el sector -en los últimos años ha conseguido importantes avances legislativos, en colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante- la Asociación, considerada en muchos casos como interlocutor del sector, ha abierto una nueva línea de trabajo con la subdirección general de Formación Profesional del Ministerio de Educación con la que pretende que se desarrollen nuevos títulos para el sector náutico. En las reuniones que tienen previsto mantener con la administración educativa - en total

El nivel básico de la titulación “Mantenimiento de Embarcaciones de Recreo” podría estar lista el año que viene

seis de las que ya se ha producido una- quiere ir elaborando un desarrollo curricular para títulos de formación profesional de grado medio y previsiblemente superior, adecuados a la náutica de recreo. Uno de los grandes retos de este sector es conseguir que los profesionales de la náutica de recreo puedan formarse y obtener títulos académicos de ámbito estatal, reconocidos en el Espacio Europeo de Educación Superior.

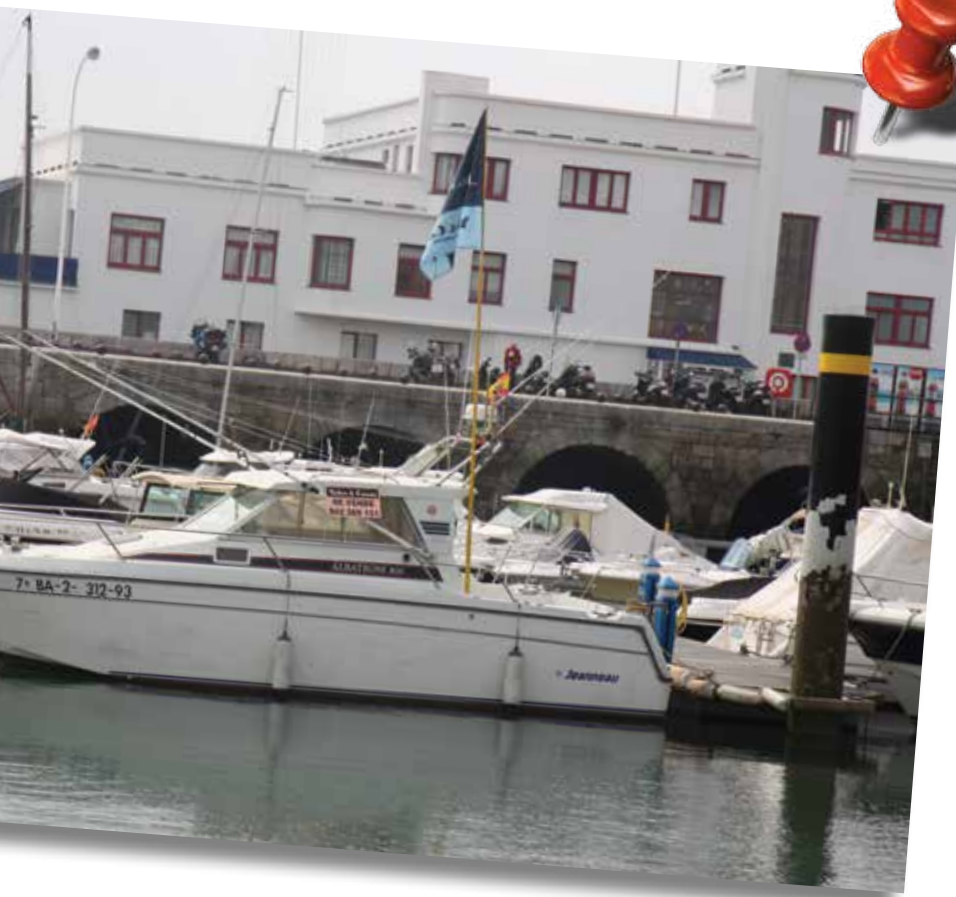
Otras de las nuevas líneas de trabajo iniciada es la relacionada con la competitividad industrial del sector de la náutica deportiva en España. De hecho, el mes pasado representantes del sector mantuvieron también un encuentro con la secretaria general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, en la que solicitaron la revisión de la convocatoria de ayudas para la financiación de proyectos para mejorar la competitividad industrial; apoyo económico para la elaboración de un “Estudio sobre el impacto económico del sector náutico” que permita evaluar la posibilidad de desarrollar una especie de plan PIVE en el sector náutico, así como la creación de una comisión de trabajo conjunta de la Asociación con el Ministerio de Industria.

III CONGRESO NÁUTICO

Y es que el sector náutico va levantando cabeza y *puede convertirse en uno de los sectores que más crezca en los próximos años*. De esta forma se expresó el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Julio Gómez Pomar, durante su participación en el III Congreso Náutico, organizado por Anen. Una apreciación que también apuntaló el representante de Turespaña con el dato de los 30 millones de turistas náuticos recibidos en España durante 2013.

Por su parte, en lo que se refiere al plano legislativo, el subdirector general de Seguridad y Contaminación de Marina Mercante anticipó algo del proyecto que prepara la Dirección General para fomentar la náutica, con el que pretende otorgar algunas atribuciones profesionales limitadas a los títulos menores de la náutica de recreo PER y patrón de yate. Igualmente avanzó que desde Marina Mercante se trabaja en ampliar las atribuciones de los órganos marítimos periféricos con el fin de agilizar algunos trámites. ■

Texto y fotos A. Munguía



20ª edición de Sinaval Eurofishing Elite

ESCAPARATE de la industria MARÍTIMA

La combinación de la celebración de la vigésima Feria Sinaval Eurofishing Elite, y de la segunda edición de “Bilbao Energy Week” congregó a más de 2.200 profesionales cuya actividad profesional se desarrolla en torno al mar, a finales de abril en la capital vasca.

Cinco días en los que junto la exposición de bienes y servicios de la industria naval, portuaria, pesquera y marítima, se celebraron 40 jornadas y actividades técnicas y en los que se fomentó el ambiente y el espacio propicio para el intercambio comercial y empresarial.

Al mismo tiempo, el Congreso de Energías Renovables “Bilbao Energy Week” -organizado por el Ente Vasco de Energía (EVE), la corporación Tecnalia, Bilbao Exhibition Centre (BEC) y con el patrocinio de Iberdrola-, se consolida como un referente para este sector en el sur de Europa.

Ciento cincuenta y seis expositores y representantes de instituciones públicas y privadas relacionadas con el sector marítimo –tanto del ámbito nacional como internacional– se han dado cita, en la vigésima edición de la Feria Sinaval- Eurofishing Elite, que se celebra bianualmente en Bilbao. 40 jornadas y actividades, además de encuentros “business to business” (B2B) de compradores internacionales, empresas y entidades, así como asambleas de algunas organizaciones del sector han dado forma y sentido a esta Feria en funcionamiento desde 1973.

La zona expositiva se concentró, como ya comentamos en la edición de 2013, en un espacio bastante más reducido que en ediciones anteriores aunque no por ello la oferta dejó de ser amplia. En el ámbito del sector portuario participaron empresas de equipos, autoridades portuarias, instalaciones de seguridad, organizaciones y servicios; en el de

la industria naval, había “stand” de astilleros pequeños y medianos, empresas auxiliares, etc. De la industria pesquera se dieron cita empresas de equipamiento e ingeniería, otras ofreciendo nuevas posibilidades de almacenamiento de pescado, instalaciones de procesos, etc y, por último, por parte de la industria más novedosa del sector, como es la de la energía marina, se podían visitar y saber más sobre las instalaciones de empresas especializadas en eólica marina, olas y corrientes que existen en Europa.

Una oferta de productos y servicios no solo nacionales sino también internacionales. A pesar de no contar con un espacio expositivo muy grande, lo variado de su oferta permitía encontrar puestos donde sus responsables se comunicaban en francés, turco, italiano, o escuchar el acento latinoamericano de los visitantes y expositores de la industria marítima procedentes de México, Perú, Chile, Colombia y Ecuador, sin olvidar

Las 7 terminales de GNL que hay en nuestro país representan el 50% de la capacidad de este gas a nivel europeo



la participación de una delegación venida de Chengdu (capital de la provincia China de Sichuan), que organizó un grupo de trabajo sectorial durante la Feria.

Los astilleros mexicanos *TMM* y *Marecsa*, *BlueMarine*, *Grupo Zemma*, entre otros, la autoridad portuaria de Perú, *RMK* de Turquía, *Tayrona Offshore* de Colombia, el Ministerio de Transportes de Obras Públicas de Perú y *BlueFish* de Francia son algunos de los expositores internacionales que participaron en la Feria.

PUNTO DE ENCUENTRO

Pero las jornadas y encuentros sectoriales siguen siendo los “platos fuertes” de la Feria y, por tanto, los que más expectación despiertan. Un continuo ir y venir de profesionales en torno a varias salas de reuniones, en las que cuestiones de plena actualidad y variedad temática –empresarial, sectorial, legislativa, laboral, científica...- eran debatidas por

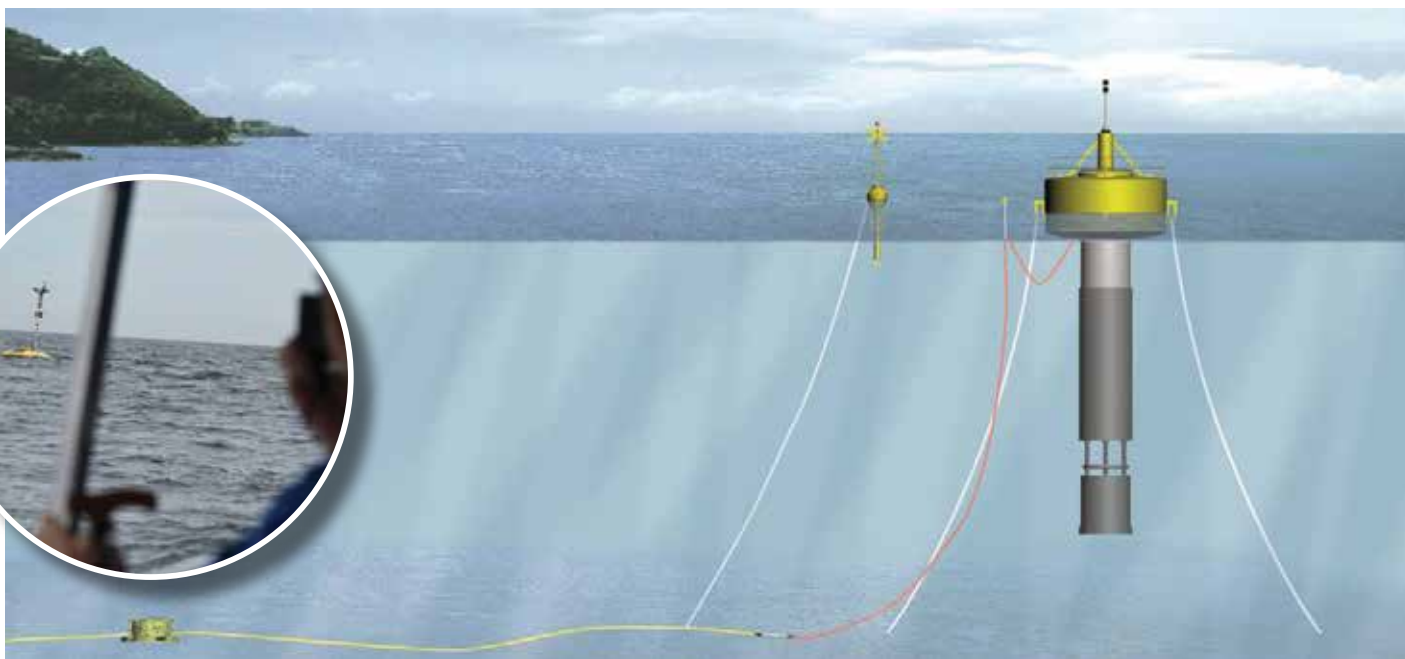
expertos y profesionales interesados en cada una de las industrias que integran el sector marítimo.

Prueba de ello son los más de 300 profesionales del sector pesquero se dieron cita en jornadas como la de “análisis de la ley de obligatoriedad de desembarcos en la nueva política pesquera común”, o la alta participa-

ción en las reuniones mantenidas en torno al proyecto europeo “Discardless”, en las que se estudiaron y propusieron distintas estrategias para facilitar la eliminación gradual de los descartes en la pesca europea.

Otros de los encuentros más seguidos por los asistentes fue el dedicado a los “acuerdos de pesca del atún” que contó con ponentes de primer orden como los ministros de pesca de Seychelles y de Madagascar -este último, también director de Asuntos Internacionales y Mercados de la DG MARE de la Comisión Europea- en la que se abordó la necesidad de promover y apoyar los acuerdos pesqueros como la mejor forma de combatir la pesca no declarada y no reglamentada.

Centradas en el sector naval, las dos jornadas organizadas por ANAVE: una sobre materias técnicas como el Convenio sobre Aguas de Lastre y las Zonas de Control de Emisiones (ECAS) y, la otra, centrada en cuestiones laborales también suscitaron gran expectación. Con el título “Problemas actuales de índole laboral en la Marina Mercante española” se analizaron las titulaciones profesionales, el Conve-



En las imágenes la infraestructura del "Bimep" y uno de los dispositivos captadores de energía con que cuenta.

nio del Trabajo Marítimo 2006 y la formación de marinos, en la que participó el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM.

Cabe destacar también la charla sobre "el uso del GNL como combustible marítimo", en la que los ponentes pusieron de manifiesto cuestiones como la relevancia de la formación de las tripulaciones de los buques que utilicen GNL (gas natural licuado), y expusieron el proyecto, actualmente en marcha, para la construcción de un buque remolcador propulsado por GNL. En este contexto, los organizadores de la jornada resaltaron el prometedor marco de negocio que supone para los puertos españoles el uso de GNL como combustible, ya que las 7 terminales de este gas que hay en nuestro país representan el 50% del total de capacidad de GNL que se suministra en Europa.

REFERENCIA EN EL SUR DE EUROPA

Tras el éxito de la primera edición, la semana de las energías marinas reunió en el recinto de Bilbao Exhibition Center (BEC) a más de 500 delegados de las principales empresas del sector energético marino que trabajan en el desarrollo de proyectos energéticos relacionados con la eólica marina y las energías oceánicas en toda Europa. Cinco días de reuniones, jornadas monográficas y visitas técnicas en las que se ha podido palpar el crecimiento de es-

tas fuentes energéticas y el interés de científicos y empresas por las mismas.

El programa del encuentro contó con la participación de 40 ponentes, expertos de empresas líderes del sector energético, y la presentación de 35 pósters científicos, además de los "stand" de compañías especializadas en la feria Sinaval-Eurofish Elite. Y es que no se puede obviar que las energías marinas aportan al sector marítimo nuevas posibilidades de desarrollo, especialmente en lo que se refiere a servicios de apoyo y logística para este sector en alza, como ya sucede en otros países del norte de Europa.

El Congreso contó con ponentes de las principales empresas desarrolladoras de tecnología y proyectos energéticos, expertos hasta en nueve temáticas diferentes, donde se incluyeron turbinas eólicas marinas, los últimos proyectos europeos de parques eólicos marinos, la cadena de suministros, las turbinas de mareas, los dispositivos de captadores de olas, entre otros temas, todo ello bajo la perspectiva industrial y con la reducción de costes como uno de los pilares fundamentales para el éxito del sector.

En la primera jornada, la Bilbao Marine Energy Week acogió varias reuniones sectoriales internacionales, entre ellas la Asamblea de Energías Renovables en la que el presidente de la APPA-Marina (Asociación

El sector de las energías marinas también ofrece posibilidades a otras industrias del sector marítimo



Rosa M^a Álvarez

de productores de energías renovables), Roberto Legaz, destacó la importancia de *continuar con el desarrollo del I+D como motor de un futuro que ofrece grandes oportunidades, tanto desde el punto de vista energético como industrial y tecnológico*. Actualmente hay en desarrollo cerca de una treintena de proyectos (tecnológicos y normativo -metodológicos) en la costa española, con una inversión estimada de 230 millones de euros, según reveló la propia Asociación.

Durante el segundo día se celebró una jornada monográfica de eólica marina en la que se resaltaron las perspectivas industriales de este sector emergente y en la que los representantes de las principales empresas de energía que participan en proyectos eólicos marinos pioneros, entre ellas: *Iberdrola, Gamesa*, así como *Alstom, Areva Wind, Vestas y Dong* enfatizaron la importancia del desarrollo tecnológico para la reducción de costes. En este contexto, los principales fabricantes de tecnología eólica marina dieron a conocer los últimos avances en turbinas offshore.

En el ecuador del Congreso se celebró una jornada científica novedosa bajo el epígrafe de "bimep day", dedicada al primer centro de ensayo e investigación de captadores de olas y sistemas energéticos flotantes en condiciones de mar reales en España, localizado en la localidad vizcaína de Arminza. El "bimep day"

El "bimep" permite probar artilugios para el aprovechamiento de energía marina en condiciones marinas reales.

El ISM participó en Sinaval con una "stand" en el que, como en ediciones anteriores, se podía consultar y conocer todos los recursos del Instituto así como solicitar documentos e informaciones relacionadas con la Seguridad Social.

ofreció una completa perspectiva científica e industrial de las energías marinas mediante la presentación de este centro de investigación; posters científicos sobre la materia; el análisis de la aportación de otros centros de ensayo existentes en nuestro país, así como ponencias del ámbito industrial. Paralelamente, la jornada se centró en dar a conocer los principales avances en proyectos de investigación y desarrollo existentes, relacionados con las energías renovables marinas y especialmente a los dispositivos flotantes. El día finalizó con una mesa redonda en la que se debatió sobre las necesidades y prioridades de investigación a seguir en el futuro para acelerar el desarrollo de las energías renovables marinas.

El "Biscay Marine Energy Platform" (Bimep) es un ambicioso proyecto en materia de investigaciones tecnológicas marinas que permite probar artilugios para el aprovechamiento de energía marina desarrollados en cualquier parte del mundo en condiciones marinas reales.

Se trata de una infraestructura ubicada en mar abierto donde las empresas tecnológicas y centros de investigación disponen de los elementos de amarre y eléctricos necesarios para conectar sus dispositivos marinos y realizar investigaciones sobre todos los aspectos de uso, funcionamiento, producción, costes y mantenimiento. Cuenta con una superficie balizada y libre de navegación de 5,3km y un total de 4 cables submarinos con una potencia instalada total de 20 MW que trasladan a tierra toda la producción eléctrica de los dispositivos en pruebas. ■

A. Munguía

Museo Naval

HOMBRES de la mar, BARCOS de leyenda



La exposición propone once barcos, presentes en nuestra memoria colectiva por narraciones de hechos reales o ficticios, a través de los cuales se quiere acercar al gran público la historia del mar, los marinos y la navegación reivindicando un pasado naval al que, para Pérez Reverte, comisario de la muestra, se ha dado la espalda en nuestro país. Así, aprovechando la porosa frontera entre rememoración e imaginación se nos invita a viajar por más de treinta siglos de historia naval saltando desde la mítica nave de los argonautas al desastre del ‘Costa Concordia’; desde Lepanto y las batallas navales hasta barcos de ficción como el ‘Pequod’ de Herman Melville en *Moby Dick* o el ‘Nautilus’ de Julio Verne; desde la literaria *Isla del Tesoro* hasta las tragedias navales del ‘Titanic’ y del ‘Bismarck’.

Desde el albor de cuanto conocemos, los hombres se han enfrentado al mar, comentó el comisario de la exposición, escritor y miembro de la Real Academia, Arturo Pérez Reverte en la presentación de la exposición temporal “Hombres de la mar, barcos de leyenda” que estará hasta el 15 de julio en el Museo Naval de Madrid. Este reto se ha establecido como importante escuela de vida, lucha, superación, coraje, pericia y supervivencia o muerte de quienes navegaron sus aguas, exploraron nuevos mundos, o combatieron en sus aguas.

Las peripecias de estos retos han vinculado para siempre a los marinos con sus barcos creando a través de la memoria y la leyenda una representación del pasado que combina realidad y ficción. Así, como la historia y la literatura, y más tarde el cine, señaló Pérez Reverte, han combinado realidad y ficción, leyendas y rigurosos hechos reales impregnando el imaginario de los pueblos hasta tal grado que, incluso quienes nunca navegaron o viven de espaldas al mar, encuentran familiares nombres como el *Nautilus*, el *Santísima Trinidad*, la *Bounty*, o el *Titanic*. En el imaginario de los pueblos se

mezclan los auténticos hombres de la mar y los nombres de marineros míticos o literarios, los barcos que realmente surcaron los océanos y los que sólo lo hicieron en la imaginación de los poetas y novelistas.

Valiéndose de esta porosa frontera entre realidad y ficción, Pérez Reverte plantea una exposición que reúne once barcos emblemáticos —reales o imaginarios— que, por distintos motivos, constituyen parte de la historia del mar con el objetivo de mostrar al gran público la historia naval.

“Hombres de mar, barcos de leyenda” se articula en torno a la nave ‘Argo’, la Nao ‘Victoria’, la galera ‘Marquesa’, la ‘Hispaniola’, el ‘San Juan Nepomuceno’, la ‘Bounty’, el ‘Pequod’, la ‘Numancia’, el ‘Nautilus’, el ‘Titanic’

y el ‘Bismark’. Estos excepcionales buques han tenido un papel fundamental en la relación del hombre con el mar y del mar con la historia siendo lugares comunes en nuestra memoria marítima. Cada barco, emblema de una época, protagoniza en la exposición un módulo independiente donde se exponen, desarrollan y analizan distintos aspectos de su contexto histórico y social, su construcción, los hombres que lo tripularon y su conexión con el mar y su tiempo.

Así, los módulos permiten navegar por los siete mares durante más de treinta siglos de historia naval a pequeños y mayores. Para ello, a las maquetas de los barcos se suman instrumentos náuticos, piezas arqueológicas, cuadros, objetos de la vida a bordo.

LA NAVE ARGO



La leyenda de Jason, el líder de los Argonautas y la búsqueda del Vello de oro, está ligada a la nave ‘Argo’. La embarcación más antigua y famosa del imaginario de la Grecia clásica.

El héroe griego mandó construir a Argos de Tesalia un barco en el que realizar la misión. Según la tradición, reunió a 50 héroes para que le acompañasen, aunque, como apunta Carmen López Calderón, directora técnica de la muestra, *posiblemente se trataba de un barco más antiguo*. En los textos clásicos se describe como una pentecóntera, cuyo nombre procede de los 50 remos que servía, junto con la vela cuadrada de palo abatible, para propulsar la nave. Los remos

se distribuían en una única fila, 25 por banda, cada uno manejado por un remero. Este tipo de embarcaciones, utilizadas tanto con fines comerciales como bélicos, tenían 30 metros de eslora y 4 de manga.

El módulo muestra una reproducción a escala de la nave cedida por el Museo Storico Navale de Venecia y un mapa en el que se reconstruye la ruta seguida en la navegación. Un viaje marítimo, que como otros de la Antigüedad, se mueve entre la leyenda y la realidad histórica, aunque suelen basarse en remotos hechos auténticos. También se expone un casco de tipo corintio, procedente de la ría de Huelva del siglo VI a. C.

LA ARMADA DE LA ESPECIERÍA

En 1519 partió una expedición con cuatro naves al mando del portugués Hernando de Magallanes en busca de un paso que uniera Europa y las Indias por el Oeste. La caída de Constantinopla en manos otomanas en 1459 hacía muy peligrosas las rutas comerciales con aquella parte del mundo, lo que llevaría a España y Portugal a emprender la carrera oceánica. El 6 de septiembre de 1522, 18 hombres hambrientos, enfermos y exhaustos desembarcaron en Sanlúcar de Barrameda de la 'Victoria' tras dar por primera vez la vuelta al mundo.

¡Esta expedición sí existió! Tres naves consiguieron llegar al otro océano: el Pacífico. Alcanzaron el archipiélago de las Marianas y continuaron por las Filipinas. Para entonces Magallanes había muerto en un enfrentamiento con los nativos y quedaba sólo la nao 'Victoria' mandada por el segundo de Magallanes, el vasco Juan Sebastián Elcano, que consiguió circunnavegar la tierra.

Las hazañas realizadas por los marineros de esta expedición se suman a las exploraciones anteriores y posteriores—Colón, Juan de la Cosa, Yáñez Pinzón, Núñez de Balboa, etc.— de esa época impulsando el conocimiento del mundo a través del descubrimiento de nuevas tierras, culturas, riquezas, especies. Un conocimiento que cambió la concepción del mundo y contribuyó a la creación de un imperio ultramarino que mantuvo su hegemonía varios siglos. Pero, a pesar de su trascendencia, si se preguntaba en nuestro país hace unas décadas: ¿quién dio la primera vuelta al mundo de la historia? o ¿cómo se llamaba el barco? el porcentaje de respuestas correctas no alcanzaba los dos dígitos. Es evidente que la difusión de la ingente labor descubridora de los marinos españoles durante la Edad Moderna ha sido insuficiente. Algo que esta exposición del Museo Naval pretende reparar.

Nao Victoria





Galera Real

LA GALERA MARQUESA

A bordo de la galera 'Marquesa', que en 1571 participó en la coalición cristiana—Liga Santa— contra la armada otomana en la batalla de Lepanto, estaba el soldado de infantería Miguel de Cervantes, el autor que más tarde escribiría *El Quijote*. En el combate recibió dos heridas de arcabuz en el pecho y una en la mano izquierda, que lo dejó manco de por vida. El creador de don Quijote y Sancho Panza recordaría siempre con orgullo aquel combate y aquellas heridas producidas a bordo de la 'Marquesa', "en la más memorable y alta ocasión que vieron los pasados siglos, ni esperan ver los venideros".

La galera, con su sistema de propulsión a remo combinado con velas latinas, fue la principal protagonista del combate por su rapidez y ligereza. Este tipo de embarcación, arbolada con uno, dos o tres palos, fue el buque de guerra por excelencia que dominó el Mediterráneo hasta el siglo XVIII. También fue usado como mercante. No se ha conservado el modelo de la 'Marquesa', pero sí el de la galera 'Real' desde la que Juan de Austria dirigió el combate.

En este módulo, junto a un modelo perteneciente al Museo Marítimo de Barcelona, se puede ver un ejemplar de los Libros Generales de la Escuadra de Galeras de España procedente del Archivo Naval de Cartagena, de los que se conservan 25. Cabe destacar, como señala Carmen López Calderón, *las interesantes descripciones que se hacen de los galeotes registrados. Era la forma de identificar en la época. Afirma.*

LA 'HISPANIOLA'

Esta goleta, afirmó Pérez Reverte, es el buque insignia de cuantos han surcado los mares de la literatura bajo bandera negra. La maqueta de la 'Hispaniola', basada en el buque creado por Robert Louis Stevenson en la Isla del Tesoro, nos traslada a un mar Caribe surcado por barcos piratas en uno de los cuales el joven Jim, Long John Silver y sus compañeros de aventuras navegaron hasta una isla misteriosa en busca del tesoro del Capitán Flint.

El mismo módulo, manteniendo el juego entre la ficción y la realidad, sorprende con la figura de un infante de marina con equipo operativo de seguridad (EOS) que recuerda la presencia de la Armada Española en el Índico. Las labores de vigilancia, enmarcadas en la operación Atalanta, se realizan para asegurar la navegación en el Cuerno de África de acuerdo con las medidas del Consejo de la Unión Europea de 2008 evitando actos de piratería contra mercantes y atuneros industriales.

La figura de infante conecta la imagen mitificada en literatura y cinematografía que ha elevado a la categoría de héroes nacionales a marineros dedicados a la piratería como Francis Drake o Walter Raleigh, Jean David Nou o Jean Fleury con la piratería actual — menos romántica — frente a las costas de Somalia, recordándonos que los actos violentos en el mar han existido desde que los océanos han sido utilizados como rutas comerciales.

HMAV 'BOUNTY'

Durante una expedición, promovida por la Royal Society para transportar desde Tahití retoños del árbol del pan que serían plantados en las colonias como fuente barata de alimento para los esclavos, la mayor parte de la tripulación de la 'Bounty' se rebeló abandonando el 28 de abril de 1788 en mitad del océano Pacífico a diecinueve hombres iniciando unos de los motines más famosos de la historia naval que ha sido narrado en poemas, novelas y películas.

La expedición, enmarcada en el impulso dado por las marinas nacionales a las exploraciones e investigaciones en el siglo XVIII, tenía órdenes para que el mercante de 28 metros circunnavegara la tierra. El buque había sido modificado para albergar las plantas buscando un efecto invernadero lo que redujo el espacio para la tripulación, compuesta de 44 marineros voluntarios y 2 botánicos bajo el mando del teniente de navío William Bligh. La dura disciplina a bordo — limpieza y comidas — generó desencuentros, entre el teniente y su primer oficial, Christian Fletcher, que llevaron a la rebelión. Como consecuencia, Bligh y quince leales fueron abandonados en un bote.





TRAFALGAR

Dos láminas muestran las posiciones de los buques en combate de Trafalgar. Este módulo, protagonizado por el navío de 74 cañones 'San Juan de Nepomuceno', presenta también la figura de Cosme Damián Churruga (Motrico, 1761-Trafalgar

1805) como emblema de una estirpe de marinos españoles del siglo XVIII, educados en el Colegio de Guardiamarinas de Cádiz, cuya capacidad profesional y científica superó las simples funciones navales. Formados en los modernos principios newtonianos asumidos por el marino e investigador Jorge Juan, aquellos marinos exploraron y cartografiaron el mundo. Dejando notables tratados sobre táctica, maniobra, astronomía y navegación, que obtuvieron el respeto de sus enemigos.

El 21 de octubre, en Trafalgar, tuvo lugar una de las batallas navales más importantes del siglo XIX en la que se enfrentaron 27 navíos ingleses capitaneados por Horatio Nelson contra una flota hispano-francesa de 33 buques dirigida por Pierre Villeneuve.

La reciente epidemia de fiebre amarilla que había azotado Andalucía los años anteriores dejó sin muchos de sus tripulantes a los 15 navíos españoles, que, además, no estaban en su mejor estado de mantenimiento. Con todo, el veterano 'San Juan de Nepomuceno' se batió contra los barcos ingleses hasta que muerto Churruga y el segundo comandante, el navío tuvo que rendirse cuando quedó desarbolado de vergas y masteleros con 100 muertos y 200 heridos a bordo incluidos todos sus oficiales.



EL 'PEQUOD'

El barco más famoso de la historia pertenece a la ficción. El ballenero de Nantucket gobernado por el obsesivo capitán Ahab, en la novela *Moby Dick* (1851), es un buque de tres palos con gran capacidad de carga en sus bodegas.

El narrador, quien nos insta a que le llamemos Ismael, ha informado a millones de lectores del negocio de la pesca y sus pormenores: forma de pago a los tripulantes de un ballenero, preparativos necesarios antes de zarpar, influencia del mar en las sociedades costeras, o la vida a bordo a través de los minuciosos detalles marineros aportados por las experiencias que tuvo Herman Melville como marinero a bordo del ballenero 'Acushnet' —éste, de madera—.

El módulo, junto a la maqueta del ballenero, muestra una escena de caza de la ballena realizada por Eduardo Pérez Rubin sobre barba de ballena a pluma y tinta conservada en el Museo Naval de Madrid. Junto a estos elementos, se proyecta un video con la intervención de ecologistas para obstaculizar las maniobras de un ballenero japonés que fuerza a reflexionar sobre el cambio social experimentado sobre la caza de ballenas. Si el rela-



to de Melville, a mediados del XIX, mostraba el reto humano frente al monstruo—la ballena blanca— al que había que dar caza por la riqueza económica que suponía; en la actualidad se percibe como un animal perseguido por la avaricia de los hombres. Así, a partir de los años 60 del pasado siglo las acciones de grupos ecologistas —WWF, Greenpeace y Sea Shepherd— han impulsado este cambio de mentalidad.

FRAGATA 'NUMANCIA'

El octavo módulo nos presenta un modelo de la fragata acorazada—sobre el casco de madera llevaba protección de acero— de 7.402 toneladas y casi 97 metros de eslora. Fue uno de los barcos más modernos de su época y el primer acorazado en dar la vuelta al mundo (1865-67).

Su acción más destacada tuvo lugar en mayo de 1866 durante el combate de El Callao, cuando durante seis horas bombardeó las baterías y fuertes costeros del puerto peruano. En el módulo se puede observar el efecto de un impacto sobre la protección de acero.

EL NAUTILUS

El submarino más famoso de la historia del mar y la literatura, creado por Julio Verne (1828-1905), también tiene cabida en la exposición. El 'Nautilus', diseñado y comandado por el Capitán Nemo estaba propulsado por electricidad producida por baterías que permitían alcanzar una velocidad de 50 nudos a este artificio constituido por dos cascos separados por compartimientos de lastre.

En nuestro país, el origen de los submarinos se debe a los inventores Narciso Monturiol (1859) e Isaac Peral (1888). Ninguno, en su época, tuvo el reconocimiento que merecía. Peral, con el submarino que se exhibe en el museo naval de Cartagena, hizo, en parte, realidad el sueño literario de Julio Verne consiguiendo un submarino de propulsión totalmente eléctrica.

Este módulo también muestra el progreso técnico experimentado por los submarinos durante y después de la Segunda Guerra Mundial. Primero, mediante la combinación de motores diesel y eléctricos y, más tarde, con propulsión por energía atómica.



EL 'TITANIC'

Tras la llegada a América se creó un sistema de flotas y galeones que cruzaban el Atlántico. Esta navegación de varias semanas sin avistar costa daría, siglos más tarde, nombre a los barcos transatlánticos. Los primeros transatlánticos verdaderos fueron los vapores. Y, entre éstos, todos tenemos la imagen del 'Titanic'.

El mayor barco del mundo en el momento de su botadura dotado de lo último en lujo y comodidad se hundió durante su viaje inaugural desde Southampton a Nueva York el 15 de abril de 1912. Menos de 700 de sus 2.200 tripulantes y pasajeros, entre los que se encontraba algunas de las personas más ricas del mundo, se salvaron.

El titular de los periódicos con la información de su hundimiento, tras colisionar con un iceberg, debió de parecer mentira o una noticia ficticia, para aumentar las ventas, a los miles de lectores que unos meses antes



habían leído informaciones que calificaban al buque de la naviera White Star Line como "insubmersible".

El módulo muestra un modelo del 'Titanic' junto a una reproducción de la portada del The New York Times del 16 de abril de 1912. También pueden verse elementos de la vajilla de la naviera o postales de la época con la impresión del coloso de 269 metros de eslora impulsado por dos motores de vapor que sumaban 50.000 CV. de potencia. Así mismo, conectando con imágenes de la película de James Cameron, se muestra un prototipo de los primeros salvavidas confeccionado en lona y corcho.

También están presentes otros hundimientos como el 'SS Andrea Doria' que ha pasado a la historia como modelo de buen comportamiento durante la evacuación. En el lado opuesto estaría el protagonizado por el capitán del 'Costa Concordia' el crucero hundido en 2012.

EL 'BISMARCK'

El último módulo está dedicado al acorazado más conocido de la Segunda Guerra Mundial. La corta historia del buque insignia alemán —botado en febrero de 1939 y hundido en mayo del 1941— no le restó presencia en las portadas de los diarios de todo el mundo y ni tampoco en el cine.

La actuación del acorazado y de su capitán, Ernst Lindemann, volvió a los medios de comunicación con la publicación de "Los últimos nueve días del 'Bismark'" de C. S. Forester y su adaptación al cine en la película titulada "Hundid el Bismark".

El acorazado desplazaba 51.760 toneladas, tenía una eslora de 251 m. y una manga de 36 m., desarrollaba 30 nudos de velocidad. Iba artillado con 8 cañones que disparaban proyectiles de 880 kg. y 62 piezas de otros calibres. Su primer enfrentamiento con la flota británica hizo volar al acorazado "Hood". Posteriormente, alcanzado y averiado por torpederos, luchó contra destructores que fueron relevados por acorazados y cruceros. A pesar de los 400 impactos artilleros recibidos, el "Bismark" combatió hasta que, arrasado, fue hundido por su tripulación. De los 2.200 tripulantes, únicamente sobrevivieron 114. El modelo exhibido pertenece al Museo Naval de Ferrol. ■

J.M.S.



AZTI desarrolla dos sistemas para el ahorro de combustible en pesqueros



Ana Munguía

El Centro Tecnológico AZTI ha desarrollado dos herramientas, Gestoil y Audoil, que permitirán incrementar el ahorro y la eficiencia energética en barcos pesqueros. Estas herramientas posibilitarán una disminución en el consumo de combustible de entre un 5% y un 25%, atendiendo a las distintas modalidades de actividad pesquera.

Gestoil es un sistema que permitirá ahorrar combustible de forma significativa (hasta un 25% en la modalidad de pesca con cacea). Con esta herramienta, desarrollada desde el Centro Tecnológico AZTI, el patrón del barco podrá visualizar en el puente de mando el consumo de combustible que se está produciendo en ese mismo momento. Por lo tanto, estará en condiciones de optimizar dicho consumo según las condiciones de navegación en cada instante. El uso

de este sistema puede lograr ahorros de hasta un 25%, como se ha señalado anteriormente, en la pesca a la cacea, y de alrededor de un 10% en los buques de cerco. En los de arrastre, el ahorro oscilaría entre un 2% y un 9%.

Esta herramienta incorpora un modelo de consumo específico para cada buque, lo que permitirá realizar una estimación del combustible que se utilizará en una ruta concreta, posibilitando el que se realicen evaluaciones de otras posibles prácticas operativas alternativas. Además de poder aplicarse a todos los segmentos de la flota pesquera, resulta muy interesante por su bajo coste.

Audoil consiste en la realización de auditorías energéticas para conocer, exactamente, cuánto combustible gasta un pesquero, cuándo y los motivos. Un paso fundamental para poder llevar a cabo actuaciones de eficiencia energética: se analiza la disposición de la maquinaria del buque, equipos de generación y equipos consumidores de combustible. Los ahorros pueden llegar hasta el 25%. Esta auditoría desarrollada por AZTI logra desgranar los consumos de combustible en las distintas fases de la operación de buque.

La implantación de estos sistemas permitirá una reducción de gastos operativos y de mejora de la competitividad así como de un menor impacto ambiental. Tanto la herramienta Gestoil como la Audoil van dirigidas a las empresas armadoras que quieran reducir sus costes operativos y, eventualmente, a las administraciones públicas para mejorar la sostenibilidad ambiental de la flota, aunque también son aplicables en ingeniería naval y astilleros.

Las lonjas de Avilés y Gijón investigadas por Hacienda

El sector pesquero asturiano -armadores, comercializadores, cofradías y lonjas- está siendo investigado por la Agencia Tributaria. El proceso, iniciado hace un año tras descubrir facturación en B en las cuentas de minoristas que trabajan con la lonja avilesina, se ha extendido a empresas armadoras, lonjas y cofradías, llegando a Mercabarna. Los inspectores buscan una explicación para las discrepancias existentes entre las cifras de pescado descargado en puerto y las de salida para la distribución.

La Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), como ya lo hiciera en Marín y en Vigo, está investigando la contabilidad de las lonjas de Avilés y Gijón desde 2009 para resolver las discrepancias existentes entre los datos publicados por la Dirección General de Pesca sobre capturas y primera venta con los de la Autoridad Portuaria. Estas dos lonjas recibieron más del 90 por ciento de las descargas y facturaron más de 45 millones de euros en 2014.

La inspección en rula de Avilés supone revisar toda su gestión, ya que la empresa fue creada en 2009 por la Autoridad Portuaria y el Principado de Asturias como accionistas mayoritarios a los que se suman la Cámara de Comercio y la Cofradía de Pescadores Virgen de la Mareas. Los responsables de la lonja han achacado las discrepancias a problemas

con el sistema informático; pero ni la falta de cooperación ni la respuestas proporcionadas parece que jueguen a su favor. Hasta hace unos meses, los técnicos había revisado las cuentas de la lonja y de comercializadores. Ahora, están solicitado a más de 70 barcos sus cuentas, los diarios de pesca, los desembarcos de los últimos ejercicios y las declaraciones de renta e impuestos de sociedades.

La situación de la lonja de Gijón es diferente tanto por el volumen de facturación como por la colaboración de su recién nombrado gerente.

La cuantiosa información ha llevado la inspección a Mercabarna, donde se ha inspeccionado a más de dos decenas de mayoristas de pescado. Todo apunta a que la progresiva informatización de las lonjas y la intervención en el proceso de grandes comercializadoras están sacando a la luz el fraude en el sector pesquero.



BREVES

Capitana marítima en Tarragona

Nuria Obiols, capitana de la Marina Mercante, será la nueva autoridad marítima de Tarragona, al sustituir a Oscar Villar al frente de la Capitanía. Licenciada por la Facultad de Náutica de Barcelona, ha desarrollado su actividad profesional en los mercantes de Marítima del Norte y los SIERRAS. Desde 2006, Obiols trabaja para la Administración marítima -siempre en la Capitanía de Tarragona-, primero como inspectora marítima y ahora como coordinadora de Seguridad e Inspección Marítima. Con ella son ya dos las capitanas marítimas que hay en Cataluña.

Homenaje a Ángeles Alvariño

La Academia Gallega de las Ciencias aprovechó el Día de la Ciencia para rendir homenaje a la labor de una de las más insignes científicas españolas, la investigadora Ángeles Alvariño, fallecida hace ahora diez años. La oceanógrafa ferrolana, más conocida fuera de España que en nuestros lares, destacó por sus trabajos en investigación marina en Gran Bretaña y Estados Unidos, siendo una de las mayores expertas en zooplancton. Fue la primera mujer que participó como científica en una exploración naval. Su nombre lo lleva uno de los más modernos barcos de investigación del IEO.

Mejora de la actividad pesquera y acuícola

El Centro Tecnológico del Mar (Cetmar) participa en el proyecto Primefish, que forma parte del programa marco Horizonte 2020 de la Unión Europea, cuyo objetivo es la mejora de la sostenibilidad económica y de la competitividad de la pesca y de la acuicultura. Cuenta con la participación de profesionales de las principales universidades europeas y del apoyo de expertos de Vietnam y Canadá. Durante cuatro años se reunirá información de fuentes públicas, compañías productoras, organizaciones industriales y comercializadoras y de otros agentes del mercado. Estudiarán y





analizarán el mercado europeo de productos del mar en general y desarrollarán seis estudios de casos sobre varias especies en particular.

Nueva línea OPE

La Operación Paso del Estrecho 2015 contará con una nueva línea que conectará Melilla con el puerto de Sète, (Francia). La línea será operada por la naviera italiana Grandi Navi Veloci (GNV), que ya ha solicitado al puerto de Melilla los permisos de atraque necesarios y el buque que realizará las rotaciones el "Fantastic", de 188 m de eslora y 27,6 m de manga, con capacidad para transportar 2.033 pasajeros y 760 vehículos. En principio el buque realizará una rotación por semana, con un tiempo de tránsito de 28 horas, aunque se estudia introducir una segunda rotación.

Cogiendo gusto al pescado

Con este lema tan sugerente: "Arrainari gustua hartzen/cogiendo gusto al pescado" se celebró la Feria de Bermeo del 15 al 17 de mayo en la que los visitantes pudieron degustar excelentes productos del mar y participar en un simulacro de venta de pescado en la cofradía viaja.

Los organizadores de la feria han querido en esta ocasión fomentar el consumo de pescado de pequeños y jóvenes buscando formas de cocinarlo en familia que sean sencillas y lúdicas para los chavales. También se han realizado talleres sensoriales para que los niños se familiaricen con las características de las diferentes especies.

A modo de taller, miembros de la Fundación Albaola realizaron manualmente piezas de la réplica de la nao 'San Juan' para mostrar el oficio de los carpinteros de rivera.

Viabilidad del GNL en el Mediterráneo

Se trata de un estudio sobre la viabilidad del uso del Gas Natural Licuado como combustible en el transporte de corta distancia en el Mar Mediterráneo, Mar Negro



GALICIA

Burela, escaparate comercial y foro de debate

La decimosexta edición de la feria náutico-pesquera Expomar en Burela, Lugo, contó con 300 firmas y 103 expositores que mostraron entre el 14 y el 17 de mayo las últimas innovaciones para el sector. Entre éstas, destacan las técnicas GPS para mejorar el palangre selectivo y los avances en los sistemas de comunicación. Paralelamente durante las dos jornadas técnicas se analizó la política de descartes y los retos que supone su aplicación y la protección social y laboral.



Burela acogió el pasado mayo una nueva edición de Expomar que, en esta ocasión, ha contado con más de un centenar de expositores llenando la nave portuaria que alberga la feria. Entre las innovaciones para la pesca y la náutica que llamaron más la atención destacó la demostración de la empresa 3MI del grupo Ikusmira de las posibilidades que ofrecen los drones (aviones no tripulados) al sector naval en ámbitos como el de la construcción naval, operaciones en barcos de pesca como maniobras o pruebas de tiro, o grabaciones de procesos productivos para catálogos o videos corporativos.

Otra innovación presentada en la feria fue el sistema de Tecnav-Furuno de banda ancha para las comunicaciones vía satélite de las embarcaciones de

altura que amplía la cobertura y reduce el coste del intercambio de datos.

También se mostraron los avances desarrollados por Electrónica Eutimio para incrementar la eficiencia en la pesca con palangre utilizando sistema de posicionamiento global (GPS, en sus siglas en inglés) para localizar boyas, medir profundidad del aparato, virar y largar de forma controlada, así como detectar cuando está llegado pescado e incluso la especie.

De forma paralela a la actividad comercial, se desarrollaron las jornadas técnicas en las que profesionales y gestores públicos y privados han analizado la repercusión de las políticas comunitarias que establecen el desembarco obligatorio de todas las capturas, y los sistemas de protección social y salvamento marítimo.

Base de datos oceanográficos del Mediterráneo occidental

Científicos del Centro Oceanográfico de Baleares del IEO han elaborado una base regional de datos con información oceanográfica obtenida en campañas realizadas por el IEO en los últimos 40 años. La base, denominada IBAMar, que se encuentra a disposición de investigadores y público en general, permitirá el estudio del cambio climático y su impacto en el Mediterráneo.

Cuarenta años de información recogida en muestreos oceanográficos. Durante esos cuatro lustros, en los que se realizaron 8.418 estaciones de muestreo, se emplearon distintas metodologías. Sin embargo, toda esa información se ha vuelto a procesar usando un mismo protocolo y un control de calidad estandarizado para cada variable. Por lo tanto, la base de datos IBAMar es homogénea y de buena calidad, suficientemente robusta como para generar estadísticas que permitan mejorar el conocimiento sobre el litoral mediterráneo español.

Gracias a esta información, disponible en la página web del Centro Oceanográfico de Baleares (www.ba.ieo.es/ibamar), se podrán realizar cálculos de climatologías de los diferentes parámetros y la caracterización

de las series temporales largas, muy importantes para los estudios de cambio climático y su impacto en el medio ambiente marino. Además, esta herramienta resultará de gran utilidad para futuros proyectos de investigación cuyo objetivo sea profundizar en el conocimiento del sistema marino del Mediterráneo español.

El grupo de Oceanografía Física del C.O. de Baleares ha publicado un trabajo en el que se explica detalladamente todos los procedimientos de calibración y organización de la base de datos, incluyendo algunos ejemplos de resultados obtenidos con ella y la política de explotación de los datos. Estos datos, que podrán ser descargados de la página web antes reseñada, están agrupados en 27 niveles estándar, y se irán actualizando y mejorando periódicamente. IBAMar ha sido financiada por el Gobierno de Baleares.

BREVES



y Portugal. Elaborado por la Fundación Valencia Port, a partir de una base de datos con información sobre 658 buques de 395 líneas de transporte marítimo que conectan los 38 puertos de la red transeuropea de la zona con 289 puertos de destino, analiza los consumos de combustible a día de hoy, y hace una estimación de cuál sería si se utilizase GNL.

El informe incluye también una evaluación por tipo de barco de las inversiones necesarias para la adaptación de la flota a los requerimientos sobre contenido de azufre en los combustibles, y de la viabilidad financiera de dichas conversiones.

Veda del pulpo gallego

La Xunta de Galicia comunicó a las cofradías la resolución del plan experimental de este cefalópodo que establece un período de veda desde el 16 de mayo hasta el 1 de julio. Las capturas desembarcadas el 15 de mayo se pudieron comercializar el 16 de mayo aunque las lonjas ya estuvieran en veda ese sábado.

El plan de gestión prohíbe la captura del pulpo para cualquier arte de pesca en aguas gallegas. Por su parte los naseiros están obligados a retirar las nasas de las zonas de calado y llevarlas a puerto. Esta prohibición se extiende también a la pesca marítima de recreo.

Más soberanía marítima

España sigue en sus trece con la solicitud presentada ante la ONU en la que pide la ampliación de la soberanía marítima en torno a Canarias, una propuesta que hizo el Gobierno el año pasado y que ha generado tensiones especialmente con Marruecos. Se trata de un plan para ampliar la soberanía española sobre los recursos naturales de una superficie marina de 296.500 kilómetros situados al oeste de Canarias, en lo que serían las aguas del Sáhara Occidental. Aunque el proyecto está amparado en la convención sobre Derecho del Mar, ante las protestas del gobierno marroquí, el ejecutivo español ha mostrado su disposición a negociar.

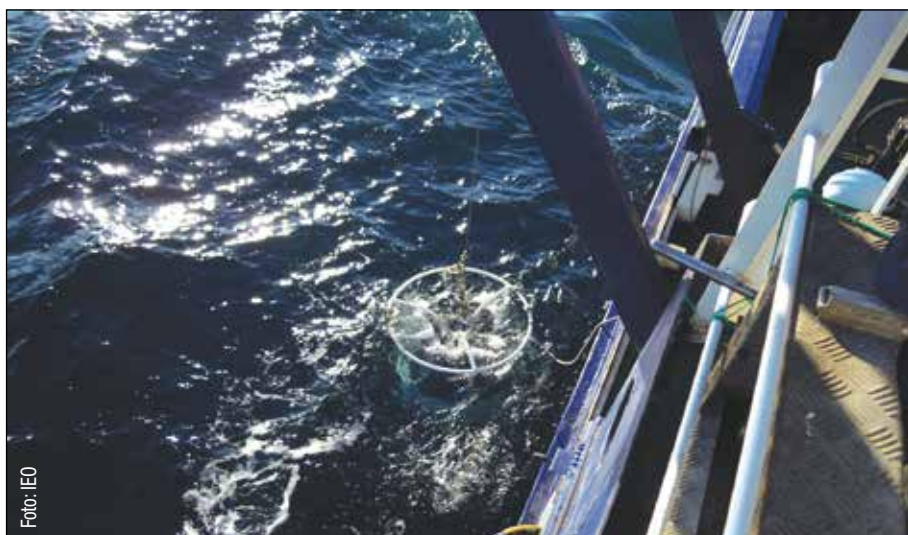


Foto: IEO

SANIDAD MARÍTIMA

ALERGIAS
en primavera

Se dice que una persona tiene alergia cuando ha sufrido o sufre reacciones alérgicas. Son respuestas excesivas del cuerpo ante uno o varios factores, llamados alérgenos. En primavera, las alergias suelen ser más frecuentes ya que es el momento de la polinización de las plantas, árboles y flores. Sin embargo, las alergias pueden afectarnos en cualquier estación del año.

Los alérgenos son un tipo de anticuerpos, normalmente proteínas. Pueden proceder del propio cuerpo y causar las denominadas “alergias endógenas”. Sin embargo, en la mayoría de los casos, lo que se dan son “alergias exógenas”, ya que las proteínas proceden de factores externos al cuerpo; es decir, vienen del exterior. Se trata de pólenes, componentes de animales (fundamentalmente, pelos y escamas), ácaros del polvo doméstico, hongos de la humedad, bacterias, picaduras de insectos, productos químicos contenidos en alimentos (tanto en los propios productos, como en sus aditivos), medicamentos o en cualquier otro elemento.

Cuando nos encontramos con amigos o familiares, da la impresión de que las alergias están aumentando en los últimos tiempos. Nuestra propia carga genética hereditaria puede favorecer que padezcamos algunos tipos de alergias. También lo hacen las condiciones ambientales en las que nos move-

mos, como el calor, el frío o la radiación solar, que también pueden provocar reacciones alérgicas. No debemos pasar de largo determinados agentes químicos presentes en el aire de la calle o en ciertos lugares de trabajo, con los que convivimos a diario. Las infecciones, el tabaco, la práctica deportiva y el ejercicio físico o situaciones de intensa tensión psicológica o estrés pueden desencadenar procesos alérgicos.

Las alergias están relacionadas con nuestro sistema inmunológico. Ultimamente han aumentado porque también lo ha hecho la polución de la atmósfera, el consumo de medicamentos o el uso de conservantes y colorantes en los alimentos, por citar algunos alérgenos.

La situación ha llegado a tal extremo que, si nos hiciéramos las pruebas alérgicas, muchas personas daríamos resultados positivos a agentes alérgenos, pese a no haber sufrido nunca una reacción. Las alergias son más frecuentes en primavera porque es la época de la polinización de las plantas.



La piel, los ojos, el aparato respiratorio y el digestivo son las partes del cuerpo más propensas a sufrir un brote alérgico. Así, en la piel se producen urticarias, eczemas y, cuando la reacción es más severa e intensa, se produce el angioedema. Los ojos pueden verse afectados por conjuntivitis alérgicas que producen irritación y picor.

La alergia provoca a menudo rinitis, sinusitis o crisis asmáticas que afectan al aparato respiratorio, tanto en las vías altas como en las bajas. Las alergias que afectan al aparato digestivo producen enterocolitis.

PREVENCIÓN Y TRATAMIENTO

Lo principal es evitar los alérgenos que nos irritan y mantenernos alejados de estos elementos. Por ejemplo, las personas alérgicas al polen, deberán evitar estar cerca de lugares con árboles o plantas que lo contengan. También deberán cambiarse de ropa y ducharse o lavarse el pelo cuando hayan estado cerca de esos lugares.

Quienes tengan problemas por los ácaros, reducirán y evitarán estar en sitios con cortinas, alfombras o muebles. Deben usar almohadas de fibra y tener en su casa pocos objetos decorativos y elementos que puedan almacenar polvo.

Cuando las mascotas y los animales son los causantes de nuestras alergias debemos evitar su contacto. Si vamos a una casa donde hay animales, pediremos a los dueños que, por favor, aspiren bien el domicilio. No tocaremos a los animales y, cuando regresemos a casa, nos cambiaremos de ropa y nos ducharemos para eliminar los restos que pueden haber quedado depositados en nuestra ropa o nuestro cuerpo.

Quienes tengan problemas con las picaduras de insectos, además de evitar lugares donde haya avispas, abejas o mosquitos, deberán llevar consigo una jeringuilla precargada de adrenalina, de venta en farmacias. En caso de una reacción

intensa, el afectado deberá autoinyectarse el medicamento y acudir a un centro médico en caso de necesidad.

Las lesiones alérgicas en la piel pueden evitarse si no tocamos los productos que nos las producen, si sabemos que somos sensibles a ellos.

Hay que decir que las alergias no son fáciles de curar; sobre todo si lo que pretendemos es eliminarlas de forma permanente y definitiva. Aunque parezca que estamos curados, si entramos de nuevo en contacto con el agente alérgico que nos causó la alergia, volverán a aparecer los síntomas y las reacciones alérgicas. Sin embargo, sí existen opciones para aliviar o anular por un tiempo las molestias que producen.

Si nos encontramos en el campo, deberíamos en lo posible evitar estar en contacto con el alérgico que nos provoca la alergia. También podemos recurrir a las vacunas.

Hay medicamentos que nos ayudan a mitigar y llevar mejor los síntomas de la alergia. Los más conocidos -y también muy usados- son los antihistamínicos; así como los corticoides, que son más efectivos pero que también tienen más efectos secundarios.

Por otro lado, según la parte del cuerpo afectada, se utilizarán unos u otros fármacos específicos. Así, si los bronquios están afectados, lo más probable es que nos receten broncodilatadores. Cuando presentamos una reacción alérgica cutánea nos recomendarán pomadas y si la alergia nos afecta a los ojos, nos recomendarán el uso de colirios.

El caso más grave de alergia es el shock anafiláctico. Debe tratarse en un centro hospitalario donde los médicos administrarán al paciente adrenalina y oxígeno para que pueda respirar con facilidad. ■

Dr. Remigi Soler Alba
Especialista en Medicina del Trabajo
Servicios Centrales ISM

Visita al Juan de la Cosa

La Dirección Provincial del ISM en Santander ha previsto, dentro de las acciones de mejora de calidad EVAM, la visita de escolares al buque hospital "Juan de la Cosa". De este modo, desde la Dirección Provincial quiere darse visibilidad al barco sanitario con base en el puerto cántabro. Los alumnos de 6º de Primaria del Colegio La Anunciación acaban de visitar el "Juan de la Cosa" calificando en una carta la experiencia como "muy interesante y de la que hemos aprendido mucho", y agradeciendo a todo el personal, "el cariño y la paciencia" con que les atendieron. En la imagen los niños del Colegio La Anunciación.



Agricultura en la Feria de Bermeo

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente acudió a XXI edición de la Feria del Pescado de Bermeo celebrada entre los pasados 15 y 17 de mayo donde desarrolló una serie de iniciativas encaminadas a potenciar la demanda de pescado en fresco y en conserva por sus valores nutricionales, así como una medida de apoyo a la actividad de las flotas que operan en los caladeros del norte. El Ministerio llevado ha cabo igualmente una campaña institucional en defensa de una pesca sostenible, por la defensa de las tallas mínimas y el papel clave del pescador en toda la política de la pesca.



Intercambios con Francia

Ya está en marcha el acuerdo logrado entre las Administraciones española y francesa por el que se ha producido un intercambio de posibilidades de pesca entre ambos países. Este acuerdo supone para el sector un aumento de las cuotas de pesca de 1.300 toneladas de merluza y otras 1.300 toneladas de rape para este ejercicio. A estas cifras se suman las cantidades obtenidas por las minicotas en otras especies como eglefino y carbonero de las que España no disponía de cuota

Ayudas minimis

El Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) publicó el pasado 21 de abril, las bases reguladoras de las ayudas de minimis en forma de garantía para la financiación de las empresas agrarias, agroalimentarias, forestales y del sector de la pesca y la acuicultura

El objetivo de las subvenciones es financiar la inversión en activos fijos de inmovilización material e inmaterial efectuados en Cataluña; préstamos para capitalización de empresas y préstamos para necesidades de circulante. La ayuda consiste en la prestación de un aval por el 80% del riesgo vivo de los préstamos formalizados por el ICF.

El plazo para presentar solicitudes estará abierto hasta que se agote el presupuesto.

Seminario del Cluster Acuiplus

El clúster Acuiplus organiza el próximo 12 de junio en Barcelona el seminario titulado, "Estrategia, Creatividad e Innovación: herramientas para competir". En el curso se tratarán cuestiones como el diseño de empresas innovadoras, organismos para innovar, política de emprendedores corporativa y liderazgo innovador.

El seminario tendrá lugar en ACCIÓ Generalitat de Catalunya. Passeig de Gràcia, 129. Las personas interesadas en asistir pueden inscribirse a través del correo info@acuiplus.org o el teléfono 977 74 54 27 ext. 1838



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*



ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

DIRECCIÓN GENERAL DEL
TRABAJO AUTÓNOMO, DE
LA ECONOMÍA SOCIAL Y
DE LA RESPONSABILIDAD
SOCIAL DE LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)