

# Mar

Nº 605  
SEPTIEMBRE 2020

## EL ISM en Baleares

Barcos  
olorosos

¿Es atractivo  
el trabajo en el mar?






# FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR










932 21 03 80 | [escolaport.com](http://escolaport.com) | Barcelona




## LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)















# Remando juntos

**E**ntre los que dedican, o han dedicado, su vida al mar es un lamento generalizado constatar, año tras año, el creciente desapego de las nuevas generaciones al trabajo en este medio. Tanto a bordo de pesqueros como de mercantes la presencia de profesionales españoles en cubierta es un bien escaso, y esto no es nuevo. ¿Qué pasa para que los jóvenes no consideren estas actividades una salida profesional?

Alejados de la mística del “lobo de mar”, la dureza de la vida a bordo y los largos períodos fuera de casa, entre otras cosas, han ido alejando a las nuevas generaciones de un sector que tampoco ha sabido dar respuesta a sus inquietudes y necesidades, por cierto, bastante distantes de las que tenían sus padres y abuelos.

Falta información, es verdad, pero también se echa de menos el halo de atractivo con que contaban estas profesiones años atrás. Junto a ello, crecen las exigencias formativas y, por tanto, cada vez es más necesario que estas se programen en sintonía con las necesidades reales del sector: fomentar la formación dual, en el caso

de la pesca, y facilitar las prácticas de embarque, en la mercante, son los primeros pasos con los que comprometerse, si se quiere fomentar la vuelta de gente joven al mar.

Una cierta holgura que facilite la rentabilidad de las empresas debe de ser compatible con unas condiciones laborales dignas y acordes a un mercado cada vez más competitivo, tecnologizado, comprometido con la seguridad –en el más amplio sentido de la palabra– y con el medio ambiente.

Lamentarse no lleva a nada, pero sí pensar en cómo revertir esta situación. Buscar el acuerdo no debería ser tan difícil cuando la necesidad se percibe de forma clara por parte de los implicados, empezando por unos jóvenes que no siempre tienen claro qué opciones les ofrece un sector ignoto para ellos y, por tanto, difícilmente accesible. La visión romántica del mar ya no vende, ni se pretende. El fin es contar con personas cada vez mejor formadas que encuentren una salida laboral competitiva y aseguren la continuidad de un sector que está en nuestro ADN. ■

# Argonauta

**Autor:** Pablo Rodríguez Ros

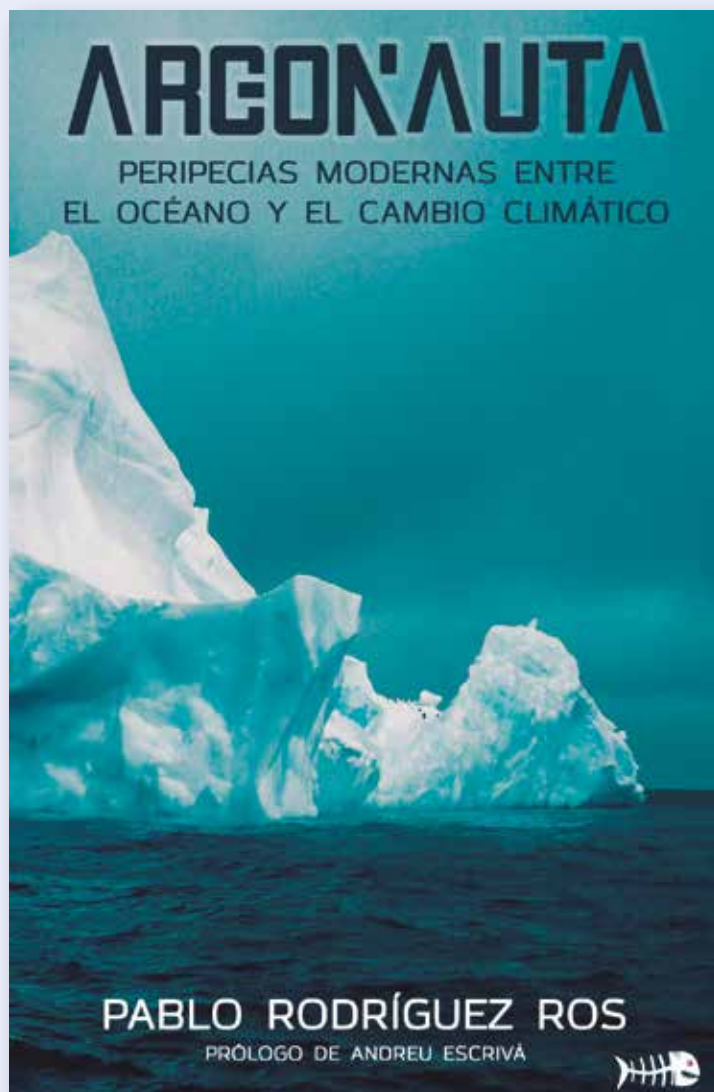
**Editorial:** Raspabook

**A**rgonauta es la primera obra del Oceanógrafo murciano Pablo Rodríguez tras diez años embarcado en diferentes expediciones científicas por todo el planeta para estudiar el cambio climático y su impacto en la sociedad. El viaje arranca en el Mar Menor donde comienza su investigación y finaliza en la Antártida, donde concluyó su doctorado en Ciencias del Mar.

Se trata de una combinación perfecta entre el libro de aventuras y la labor divulgativa que busca despertar conciencias y a ser posible, compromisos. Argonautas era el nombre con el que se bautizaban a los marineros griegos enviados a misiones imposibles.

El propio autor reconoce que cuando la editorial le propuso escribir sobre el cambio climático tuvo claro que no quería “un libro de divulgación científica al uso para evitar repetir lo que otros antes han contado o información que se puede encontrar en Internet”. Y éste el motivo de incorporar su experiencia personal, vivencias.

El resultado es un libro de fácil lectura que busca entretener pero también “zarandear” las conciencias de quienes todavía siguen negando las evidencias porque por muy optimista que su autor se declara, el libro rezuma su preocupación real por la deriva de los ecosistemas marinos. Pablo Rodríguez tam-



**El libro recoge una década de vivencias sobre el cambio climático**

bién sueña con despertar vocaciones científicas en los más pequeños.

El libro tiene un precio de 15 € y sus beneficios irán destinados a la Asociación Naturalistas del Sureste (ANSE) para financiar proyectos de recuperación del Mar Menor. ■





**Director del ISM:**

Luis Casqueiro Barreiro

**Directora:**

Ana Munguía (ana.munguia@seg-social.es)

**Redacción:**

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) e Iñaki Moreno (juan-ignacio.moreno@seg-social.es)

**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 90 98 00.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2. Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/ Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao. 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, 8. 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:** Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón (Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

**Gipuzkoa:** Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

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

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

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

**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churrua, 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 Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra). Tel. 986 21 61 00.

**Vilagarcía de Arousa:** C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00. Suscripciones: revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es

**Diseña e imprime:** Editorial MIC www.editorialmic.com

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO Papel:** 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que 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.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en 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.

"MAR" EN INTERNET  
www.revistamar.es

Descárgatela en tu smartphone



PÁGINA 6

**PUERTOS**



**Nuevas oportunidades.** El transporte marítimo de ganado vivo, una opción innovadora para algunos puertos españoles.

PÁGINA 18

**PESCA**



**Costera del bonito.** Una costera breve, pero con resultados positivos a pesar de la pandemia.

PÁGINA 28

- 12 Formación a medida.** El ISM incorpora cambios en su oferta formativa, ajustándose más a las necesidades del sector.
- 16 Tribuna:** El director general de Marina Mercante, Benito Núñez, analiza las nuevas instrucciones para la revalidación de los certificados de suficiencia.
- 24 Puertos.** Nuevos retos para unas dár-senas marcadas por la pandemia.
- 34 Acuarela conmemorativa.** A propósito del pasado nº 600 de MAR, presentamos una acuarela diseñada para la ocasión.

- 36 Incentivar el Consumo.** Cofradías, patronal y distribuidores se unen para incentivar el consumo de pescado.
- 42 Campañas del IEO.** Los resultados de las últimas campañas del IEO ofrecen una información de gran relevancia para la pesca.
- 46 Curso de verano del CEI-Mar.** Análisis de las oportunidades que ofrece el medio marino.
- 52 Dirección Provincial del ISM en Illes Balears.** Gestión equilibrada de todos los segmentos náutico-pesqueros.

De costa a costa	Hace 50 años	Páginas médicas	Te interesa saber
PÁGINA 58	PÁGINA 62	PÁGINA 64	PÁGINA 66

## DÉFICIT DE CANDIDATOS PARA EL MAR

# Aquí hay trabajo

El escenario de colosal incertidumbre en el que nos coloca la pandemia obliga a repasar cuantas oportunidades se detecten. En el ámbito laboral el sector marítimo se presenta prometedor dado que arrastra, desde antes de esta crisis, unas necesidades de cobertura de puestos que lo señalan como polo de creación de empleo. Pero la obligada renovación generacional de la pesca y el ya recurrente déficit de profesionales en marina mercante lastran sus posibilidades. ¿Qué falta para hacerlo realmente competitivo desde el punto de vista laboral?

**E**l reciente Real Decreto que revisa las condiciones de trabajo de los pescadores (ver número anterior) es un indicador del momento por el que atraviesa la captación laboral en el mar. La realidad es que los jóvenes no ven las profesiones marítimas como una opción de empleo prioritaria. Ni esta mejora ni unos sueldos en bastantes casos generosos ayudan a revertir una tendencia consolidada que encuentra en la dureza de las condiciones de navegación su explicación más común.

El catálogo trimestral de ocupaciones de difícil cobertura del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) incluye hasta 18 puestos relacionados con Marina Mercante. Entre ellas, maquinistas, mecánicos, pilotos, camareros de barco, engrasadores, marineros de cubierta, mayordomos de buque, etc. Añadir aquí un perfil permite tramitar

***La dureza de las condiciones y los largos periodos de embarque son algunas de las razones por las que faltan vocaciones***



la autorización de residencia temporal y trabajo a profesionales extranjeros.

Para las empresas navieras el sistema “dista mucho de ser satisfactorio”. Según Anave, “genera inseguridad jurídica y es uno de los motivos de la transferencia de flota por empresas navieras españolas a otros registros, especialmente Malta y Madeira”. La solución creen que sería volver a la situación previa a la modificación de la Ley de Extranjería que establecía que “el acto administrativo de enrole de



David Arquimbau

un marino extranjero en un buque del REC surtía los mismos efectos que una autorización para trabajar”. Según sus datos las navieras españolas emplean unos 7.400 marinos. A nivel global hay más de 1,6 millones.

### UN PROBLEMA GLOBAL

Benito Núñez, director general de Marina Mercante, considera que las condiciones “no son suficientemente atractivas como para generar una oferta de profesionales acorde con la

***BIMCO, ICS y OMI prevén que en 2025 la flota mundial tendrá un déficit de 147.500 oficiales***

demanda”. Aunque apunta que quizá habría que plantearse si esta carencia merece un tratamiento tan coyuntural como aparecer en esta lista de puestos de difícil cobertura, que se actualiza cada trimestre: “Parece evidente que no obedece a una situación temporal”.

En su opinión, no se puede dar un solo motivo que justifique esta circunstancia “que, por cierto, es común en toda Europa”. También lo es a nivel global: ya en 2016 un informe de BIMCO, ICS y la OMI señalaba un déficit de más de 16.500 oficiales de la Marina Mercante y preveía una necesidad de 147.500 para la flota mundial en 2025.

En este sentido, un informe de la consultora británica Drewry prevé que el déficit de oficiales se amplíe. Lo atribuye a la reducción del atractivo de la carrera en el mar y al aumento de costes para unas navieras que suben sueldos para atraer profesionales. Estima que la escasez de oficiales equivale al 2% de la demanda total. Según su análisis, “habrá más presión salarial para mantener la competitividad con el trabajo en tierra sobre todo después del coronavirus, que ha puesto de relieve los riesgos para la salud y el estilo de vida de una carrera en el mar”. La imposibilidad de conciliar el trabajo con la vida personal se convierte en factor clave.

Santiago Bilbao, secretario general de la Asociación de Navieros Vascos (Anavas), que actúa como agencia autorizada por el Servicio Vasco de Empleo, ahonda en estas razones personales: “Las causas van desde



las salariales a la propia dureza de la profesión, alejamiento del entorno familiar y social, exigencias de formación cada vez mayores, más corta vida profesional, etc.". Con el fin de captar nuevas vocaciones "establecimos un programa de prácticas que ha formado a más de 2.000 profesionales y otro de divulgación en el ámbito escolar que ahora se ha visto interrumpido por la Covid-19", señala.

El objetivo es hacer promoción seria alejada de planteamientos románticos desfasados. Como recuerda el director general de Marina Mercante, "los comportamientos cercanos al heroísmo se 'venden' muy bien pero no son el mejor reclamo para incorporar profesionales a un sector industrial".

## ***Una más amplia difusión de las profesiones del mar y facilitar las prácticas a bordo, claves para impulsar la formación en el sector***

José Manuel Rosón, gerente de la agencia de empleo Wind Rose Network, incide en este aspecto profesional al señalar que "los sueldos son competitivos". El problema es la globalización inherente a estos puestos: los profesionales responden a ofertas de cualquier parte del globo, lo que dificulta encontrar nacionales. Aunque esto varía según el puesto: "Hay ofertas para personal técnico y marítimo que deben colocarse con semanas o meses de antelación. No ocurre lo mismo con personal de servicios o asistente, que cuenta con abundancia de mano de obra", afirma.

### **FORMACIÓN MUY DIVERSA**

El desconocimiento del sector entre los más jóvenes y la diversidad de



Patricia Romero

Joven estudiante en prácticas



regulaciones respecto a la formación requerida se encuentran en la raíz del problema, en opinión de Antonio M. Padrón y Santiago, consejero técnico de Seguridad y Medio Ambiente en el Estrecho de la Dirección General de Marina Mercante y embajador de la OMI en España hasta principios de este año. Las causas de esta situación, a su entender, son profundas: “En España disponemos de los mejores profesionales, la costa, los puertos, la posición geográfica privilegiada, pero falta decisión” para que recobre el protagonismo internacional que merece. En este sentido pone el ejemplo de Panamá, que “sostiene la flota de buques mercantes a escala mundial” y en cuya Constitución se da prioridad en la toma de decisiones a todo lo que esté relacionado con el sector marítimo.

El experto reclama una mayor implicación política a todos los niveles para impulsar el vínculo profesional y cultural con el mar, que se debería traducir en mejora de las condiciones, difusión más amplia de las profesiones del mar (“el 90 por ciento de los que nos acercamos al sector es por influencia familiar”) o mayores facilidades para concretar las prácticas de embarque obligatorias.

Como embajador de la OMI, Padrón promovió el Programa de Embarque de Alumnos de Náutica que en cinco años movilizó a 200 alumnos, pero señala que hoy en sus listas hay más de 700 jóvenes pendientes de embarcar, algunos de ellos con más de cuatro años de espera. En la actualidad a través de Anave hay prácticas



Alumnos a bordo en Las Palmas

***La diversidad de normas respecto a la formación dificulta que los jóvenes se acerquen a estas profesiones***

organizadas pero por implicación de los armadores, que entienden que han de hacer cantera, cuando en otros países como Marruecos, señala, sí resulta obligatorio.

#### **EL PAPEL DEL REC**

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (Rebeca o REC) introdujo ventajas fiscales y otras sobre contratación, referidas a las cuotas patronales de Seguridad Social y descuentos del 50% en el IRPF. En el plano laboral abrió la puerta a que la mitad de la tripulación proviniera de fuera de la UE. Anave propone que solo se exija la nacionalidad comunitaria “al 50% de la dotación mínima de seguridad (en todo caso el capitán y primer

oficial seguirían siendo nacionales del Espacio Económico Europeo)". También solicita que se admita el trabajo a bordo de mercantes inscritos en el REC como uno de los supuestos válidos para la utilización del contrato por obra o servicio; alinear la normativa española al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT en materia de horas de trabajo y descanso en la mar y aplicando flexiblemente la Ley de Prevención de Riesgos Laborales a las navieras, "considerando cumplidos aquellos requisitos ya previstos en convenios internacionales para evitar duplicidades"; la centralización de las inspecciones físicas del Convenio MLC en las Capitanías Marítimas o que se facilite el embarque de guardas privados en buques de bandera española.

Añade Anave que "la mayoría de los registros europeos de buques incorporan ya todas estas medidas u otras equivalentes", por lo que no se trata de situar al REC en línea con los pabellones de conveniencia, sino de permitirle "competir con sus homólogos europeos", señala la entidad que agrupa a los navieros.

Antonio M. Padrón también cree que el registro debería tener mayor autonomía y presencia, dado que compite con banderas "que ofrecen muchas y mejores ventajas, con más medios para dar a conocer y promocionar sus registros y que coadyuvan a que las navieras sean más competitivas".

Si se flexibilizan los requisitos laborales, añade, "tendríamos más buques abanderados y por tanto nuestros marinos mayores posibilidades de



Un grupo de jóvenes visita un pesquero en Burela

## **Anave propone que solo se exija nacionalidad de la UE al 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad del buque**

empleo". Sugiere que una solución podría consistir en crear una agencia o entidad pública empresarial "que asumiera la gestión del REC aportando así mayores medios, capacidad, flexibilidad y autonomía a su gestión".

### **PESCA: RELEVO IMPRESCINDIBLE**

En su último Informe del Sector Pesquero Español, Cepesca es tajante: "La escasez de tripulantes es, hoy en día, el problema más grave al que se enfrenta la flota pesquera". En ese documento ya planteaba dos tipos de medidas: las administrativas, que se han concretado en el citado Real Decreto sobre mejoras de condiciones de trabajo, y las relacionadas con la divulgación y formación. Estas últimas se multiplican por todo el litoral español.

Una de las más recientes es la de Asturias, que ha concretado una apuesta por la FP Dual –en marcha en Galicia, País Vasco, Murcia y Andalucía, y en



Canarias en el IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas, del ISM-. La iniciativa parte de un grupo de trabajo que desarrollará un nuevo marco normativo para el acceso a las titulaciones de competencia autonómica como las de mariner pescador, patrón local de pesca y patrón costero polivalente.

Por otro lado, recientemente la Direcció General de Pesca i Afers Marítims del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació de la Generalitat de Catalunya aprobó destinar un millón de euros a los GALP Costa Brava y Mar de l'Ebre a diversos proyectos entre ellos los encuadrados en este capítulo, cuyo objetivo es "fomentar el relevo generacional en el sector de la pesca me-

**Los problemas de cobertura de puestos se acentúan en la pesca, opción aún menos considerada por la gente joven**

dante la sensibilización y orientación a los nuevos profesionales".

Otras propuestas vienen de más atrás, como las ayudas en Andalucía, financiadas por el FEMP, para que jóvenes creen empresas comprando barcos usados de menos de 24 metros. Según la Junta, de los 6.000 marineros que actualmente trabajan en pesca solo el 22% tiene menos de 30 años. O las del País Vasco, donde durante cuatro años consecutivos hasta 2019 se ha desarrollado el programa Itsasoratu de fomento del empleo juvenil para alumnos de los ciclos que se imparten en los centros de Pasaia, Bermeo y Ondarroa. ■

IÑAKI MORENO

## Doble apuesta gallega por la pesca

Dos de los proyectos recientes más ambiciosos de promoción de las profesiones relacionadas con la pesca proceden de Galicia, donde el mayor peso del sector pesquero hace que el problema de la falta de reemplazo de los marineros veteranos sea aún más acuciante.

Uno es la campaña Relevo 2020 de los GALP de A Mariña-Ortegal, Golfo Ártabro Norte, Golfo Ártabro Sur, Seo de Fisterra Ría de Muros Noia Costa Sostible y Ría de Arousa.



Entre septiembre y abril, hasta 30 jóvenes de 16 a 30 años por cada GALP asistirán a acciones formativas sobre el sector, carrera profesional, emprendi-

miento, etc. Además, se prevén reuniones con profesionales que contarán su experiencia.

El programa constará de dos seminarios por mes e incluye tutorías individualizadas. En el transcurso de estas acciones se pondrá el acento en la profesionalización e innovación técnica y se insistirá en la importancia de preservar los recursos y zonas costeras, así como la lucha contra el cambio climático.

Por otra parte, Opromar promueve este año la segunda edición de "Trabaja en pesca", cofinanciada por el FEMP y desarrollada por Inxenía, que en cursos anteriores la ha puesto en práctica en Canarias promovida por la Organización de Productores Pesqueros ANACEF y en el País Vasco a cargo de la Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa. Su obje-

tivo es cambiar la imagen sobre el trabajo a bordo: "El problema no es que no se llenen los cursos de formación, sino que los alumnos optan por dedicarse a marina mercante o transporte de pasajeros en vez de a pesca".



De la primera edición concluyen que predomina la idea "de que es un trabajo duro con poca recompensa". Por eso la divulgación se ha centrado en explicar cómo han mejorado las condiciones de los barcos, la gestión de horarios, los descansos en tierra, etc.

NECESIDADES FORMATIVAS DETECTADAS EN LOS CENTROS DEL ISM

# Evaluados por los alumnos

Como dicen los especialistas en Didáctica, hay que “evaluar para conocer, conocer para comprender y comprender para mejorar”. Este es el fin del estudio de detección de necesidades en los centros de formación marítima (CFM) del ISM de Bamio e Isla Cristina. La iniciativa se complementará con otro análisis sobre las demandas del sector empresarial. De momento, conocemos los resultados de la encuesta a alumnos.



Aula de prácticas de Sanidad Marítima en el CNF de Bamio

**C**ontribuir a la formación y promoción de los trabajadores y trabajadoras del mar es una de las piedras angulares del ISM. Para ello se aprueba cada año un Plan de Formación, cuyas acciones están en su mayoría financiadas por el Fondo Social Europeo. En su elaboración participan los agentes sociales y las direcciones provinciales del ISM. Además, a petición de empresas y cofradías se pueden organizar propuestas para demandas concretas, siempre que se garantice un mínimo de plazas. Este plan se

***Por primera vez se cuantifica el grado de aprendizaje percibido por los estudiantes de Bamio e Isla Cristina***

basa en un análisis de las necesidades formativas de los trabajadores del sector marítimo pesquero que se hace de forma sistemática desde 2017. Con ello se pretende elevar su nivel de cualificación y competencia.

Para abordarlo, un grupo de trabajo específico del ISM ha llevado a cabo un estudio en dos fases. La primera se denominó “Análisis de la tendencia formativa y ocupacional inicial de las personas que por primera vez se aproximan al sector marítimo-pesquero”, implementada en las direcciones provinciales del ISM. La segunda,



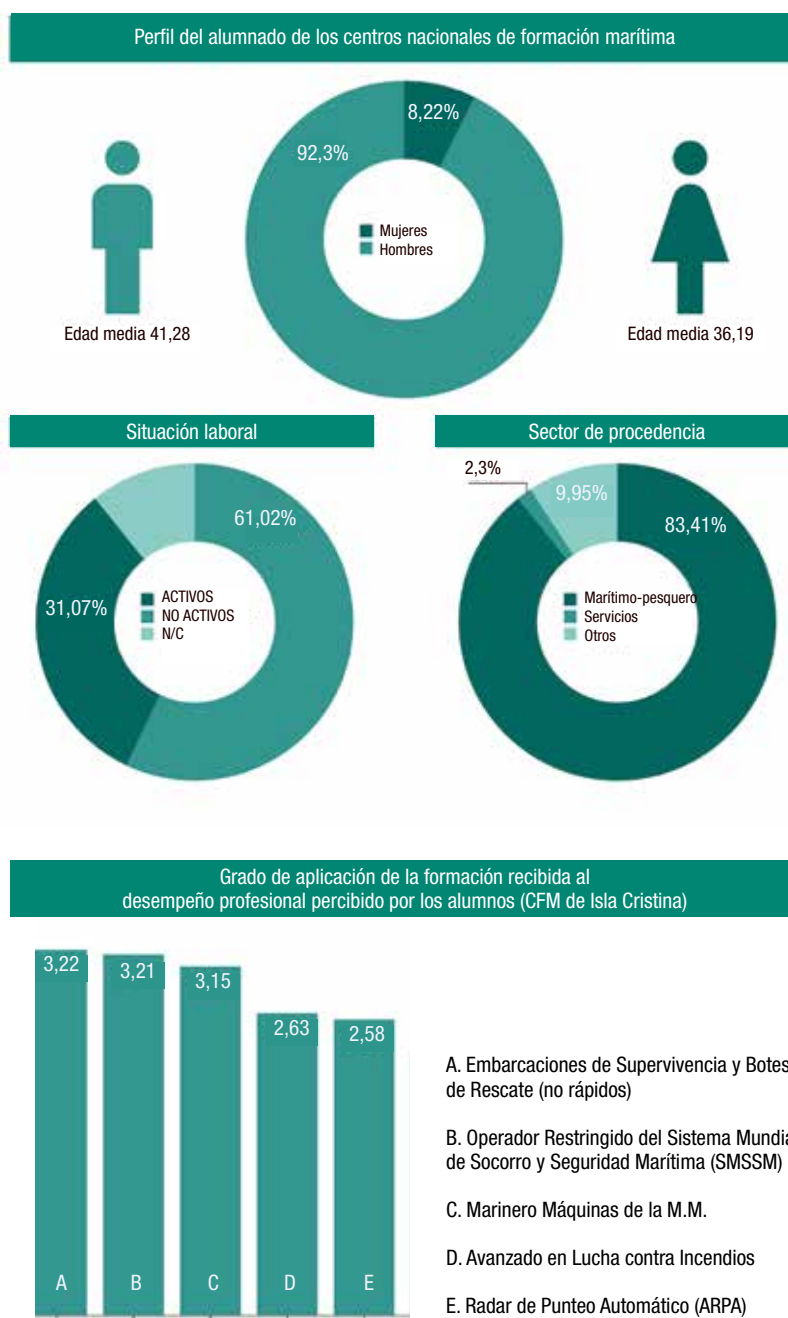
una vez establecida la tendencia inicial dentro del sector, amplía el ámbito del estudio al alumnado de los centros nacionales de formación del ISM de Bamio (Vilagarcía de Arousa) e Isla Cristina (Huelva). Sus resultados son los que ahora conocemos y servirán de base para una tercera fase, en periodo de ejecución, destinada a que las propias empresas expongan qué necesidades formativas detectan.

### UTILIDAD DE LA FORMACIÓN

La novedad de este documento radica en que por primera vez se hace un informe ejecutivo que cuantifica el grado de aprendizaje percibido por los estudiantes. Para ello mide dos variables: la transferibilidad del aprendizaje que ellos valoran y su valoración sobre la utilidad de la formación recibida.

El estudio parte de una descripción del alumnado. Su perfil sería: hombre (92,3%), con una edad media de 41 años, en activo (en torno al 61%), procedente del sector marítimo-pesquero (83,41%) y con titulación en FP (48,8%). En cuanto el tipo de buque en el que trabaja, en Isla Cristina predominan los que lo hacen en buques de pasaje (22,93%), seguidos de los de recreo (12%); los de Bamio se embarcan sobre todo en mercantes (32,6%) y pesqueros (20,99%).

Precisamente en cuanto a la tipología de buques a los que dirigen su formación, la inclinación de los alumnos hacia la pesca representa unos niveles bastante bajos, entre el 9 y el 10% dentro de la población objeto de estudio. Buques auxiliares y mercantes concentran sus preferencias, con índices que superan el 30% en Isla Cristina y en torno al 25% en Bamio.



Lo anterior condiciona las necesidades formativas percibidas por ellos. Así, respecto a las titulaciones exigibles en el sector, en ambos centros predomina su interés por los cursos de Botes de rescate rápidos. En Bamio se sitúa a continuación la Formación avanzada para operaciones de carga en petroleros, mientras que en



Prácticas del curso de Salvamento en el CNF de Isla Cristina

Isla Cristina en segundo lugar la tendencia se decanta a cursos Avanzados de lucha contra incendios. Otro capítulo son las acciones de renovación o actualización de titulaciones y certificaciones exigibles, a las que se muestran dispuestos un 60,47%. En este apartado se vislumbra un cierto interés hacia la actualización de buques de pasaje.

En cuanto a las propuestas formativas de capacitación profesional, dentro del catálogo ofrecido por el ISM se acentúa el interés por los cursos de Inglés técnico nivel 1, Sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE/ECDIS) y Búsqueda y salvamento (IAMSAR).

## EMPLEABILIDAD Y COMPETENCIA

La segunda parte del estudio se ha implementado en el CNFM de Isla Cristina como proyecto piloto para profundizar en dos conceptos clave:

### **Embarcaciones de supervivencia, Operador restringido del SMSSM y Marinero de máquinas, los cursos valorados con mayor grado de aplicación práctica**

empleabilidad y competencia. La empleabilidad, según la OIT, se refiere a “las competencias y cualificaciones transferibles que refuerzan la capacidad de las personas para aprovechar las oportunidades de educación y de formación que se les presenten con miras a encontrar y conservar un trabajo decente, progresar en la empresa o al cambiar de empleo y adaptarse a la evolución de la tecnología y de las condiciones del mercado de trabajo”. La competencia se refiere a la capacidad personal para desarrollar el trabajo a partir de la formación recibida.

En este sentido, el 89,27% de los alumnos creen que el curso al que han asistido está relacionado con sus objetivos de desarrollo profesional. Además, la mayoría considera su nivel de cualificación adecuado en relación al trabajo que desempeña. Eso sí, casi un tercio de los encuestados percibe que la sobrecualificación es elevada.

Para lograr la mayor concreción y determinar conclusiones útiles y fácilmente aplicables, se pidió a los alumnos su valoración sobre el grado de conocimiento de las competencias previstas en cada curso el primer día de la formación y el último. Las acciones formativas con mayor grado de transferencia del aprendizaje a la práctica son: Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos; Operador restringido del SMSSM; y Marinero de máquinas de la Marina Mercante, todas con más de tres sobre un máximo de 3,5. Por último, se les preguntó por su grado de satisfacción por la formación recibida, que se situó en un 8,99, y su percepción del grado de utilidad de la misma, que alcanzó un 8,71. ■

IÑAKI MORENO





¿Entonces por qué no explorar el mundo a bordo de nuestros yates y veleros?

Adriático y Costa Dálmatia | Bali | Cabo Verde  
Costa Rica y Panamá | Cuba | Egipto, Israel y  
Jordania | España y Portugal | Islas Griegas  
Islandia | Oeste de África | Seychelles

*Welcome to the Yacht Cruise Experience*

 VARIETY CRUISES

71%

es la superficie de  
nuestro planeta  
cubierta por océanos

[www.varietycruisesspain.com](http://www.varietycruisesspain.com)

M. [varietycruises@discoverspain.net](mailto:varietycruises@discoverspain.net)  
T. 93 217 15 74



MÁS DE 8.000 PENDIENTES DE RENOVACION

# Revalida tus certificados de suficiencia



**E**n cualquier sector profesional se exige una formación de excelencia para el desarrollo óptimo de las tareas encomendadas, pero esa exigencia es superlativa cuando el ámbito de trabajo es un buque, un entorno aislado en el que los fallos no están permitidos porque la diferencia entre una tarea acometida correctamente o con deficiencias en una situación de emergencias es crucial para garantizar la seguridad. Eso provoca que la gente de mar esté sometida a una formación profesional que no culmina con la obtención de un título en un momento dado, sino que se prolonga en el tiempo con un reciclaje continuo que garantiza que todas sus habilidades profesionales no sufren merma con el paso del tiempo.

***La gente de mar está sometida a una formación profesional que no culmina con la obtención de un título, sino que exige un reciclaje continuo***

Y ese es el objetivo de las medidas aprobadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2010, que establecen los requisitos para la revalidación de los certificados de suficiencia sobre emergencias, seguridad en el trabajo y supervivencia.

La Dirección General de la Marina Mercante aplicó estas medidas y llevó a cabo la revalidación de estos certificados de suficiencia en los años 2014, 2015 y 2016, aunque fue este último el de mayor actividad, con cerca de 81.300 certificados expedidos entre canjes, revalidaciones y nuevas expediciones -cifra que multiplica por cuatro el número de tramitaciones que se gestionan en un año ordinario-.

Los certificados afectados por esta circunstancia son "Formación Básica



en Seguridad”, “Avanzado en la Lucha contra Incendios”, “Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos” y “Botes de Rescate Rápido”. Los expedidos en 2016 caducarán en el año 2021, ya que el período de validez es de 5 años, por lo que es necesario actuar con la antelación suficiente para evitar avalanchas de última hora que puedan perjudicar al sector y saturar los servicios de la DGMM que se encargan de este tipo de tramitaciones y tienen que llevar a cabo un gran número de gestiones añadidas relacionadas con otros ámbitos.

La revalidación de los certificados de suficiencia requiere recibir los correspondientes cursos de mantenimiento de la competencia en sus dos modalidades: reducido o completo. ¿Quién tiene que hacer el curso reducido y quién el completo? El curso reducido podrán hacerlo los trabajadores que puedan certificar que en el último lustro han estado embarcados más de 3 meses en buques mercantes o pesqueros de 24 metros o más de eslora. Por otra parte, el curso completo es necesario para la gente de mar que no se haya embarcado en los últimos 5 años o lo haya hecho en ese período en buques con menos eslora. En ambos casos, una vez realizada la formación, pueden presentar la documentación para la revalidación con 7 meses de antelación a la fecha de caducidad de sus certificados. Es decir, que un tripulante al que le caduque cualquiera de estos certificados de suficiencia en el mes de abril de 2021 y haya hecho los cursos podría presentar la documentación ya. El certificado revalidado entrará en vigor justo el día siguiente de la fecha de caducidad del

**La revalidación de certificados de suficiencia requiere recibir los correspondientes cursos de mantenimiento de competencia en sus dos modalidades: reducido o completo**

certificado anterior, evitando así cualquier perjuicio para el interesado.

## **LOS CURSOS, CUANTO ANTES**

Antes del verano, la Dirección General de la Marina Mercante publicó un oficio instando a que estos cursos y la tramitación de los correspondientes certificados de suficiencia pendientes de caducar en 2021 se realicen cuanto antes. Desde aquí hacemos un llamamiento al sector para que programen los cursos con la suficiente antelación. Las Capitanías, los Distritos y los servicios centrales de la Dirección General estarán a disposición de las empresas navieras afectadas para gestionar las solicitudes de la mejor manera posible, siempre facilitando que los certificados de suficiencia estén revalidados en tiempo y forma para que los enroles puedan llevarse a cabo sin problemas burocráticos. Las solicitudes se pueden realizar presencialmente o mediante la sede electrónica. ■



**BENITO NÚÑEZ QUINTANILLA**  
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA  
MERCANTE

EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS CRECE EN ESPAÑA

# Barcos olorosos

Reciben muchos nombres y éste es uno de los más suaves. Son barcos de transporte de ganado vivo que cuando fondean dejan su sello de identidad en forma de aroma. Esta circunstancia, y otras mucho más complejas y potencialmente perniciosas, ha llevado a algunos puertos españoles a tomar medidas restrictivas al atraque, sin embargo la situación estratégica de España y el cumplimiento estricto de la normativa europea de bienestar animal han hecho de este transporte una creciente fuente de ingresos.



Cartagena se convierte en líder europeo en exportación de ganado vivo



**E**l comercio mundial de animales vivos se ha incrementado en los últimos años de manera notoria, y con ello los buques destinados a su transporte. Son barcos especialmente acondicionados y también lo tienen que ser los puertos desde donde se embarca el ganado. Cartagena, Tarragona y Bahía de Algeciras concentran el 84% del tráfico de animales vivos en España, aunque solo los dos primeros están autorizados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para la carga de ganado vivo. Algeciras destaca como puerto de salida para el transporte ro-ro de camiones ganaderos.

El transporte de ganado vivo, sin ser todavía una línea de negocio muy importante para los puertos de Cartagena y Tarragona, resulta una forma de dar salida al mercado ganadero español. Ambos puertos han visto su potencial y al adaptar sus instalaciones a la nueva normativa vigente desde 2018, en menos de dos años han duplicado el número de exportaciones.

Hasta la fecha, según figura en el Registro de la UE para buques destinados al transporte de ganado, los barcos que utilizan los puertos españoles para embarcar y desembarcar ganado vivo tienen bandera de países no comunitarios y principalmente transportan ganado vacuno y ovino.

Según datos de Comercio Exterior, el valor aproximado de las exportaciones de bovinos vivos alcanzó casi los 290 millones de euros en el año 2019, lo que supone un 26,4% del valor del conjunto de las

exportaciones del sector vacuno de carne para ese año. Balance positivo y en aumento desde hace dos años. En el caso del ganado ovino, las exportaciones en vivo suponen un 43,7% del total, con un valor de 150 millones de euros en 2019. Un mercado positivo y muy estable en los últimos años.

España es un país exportador de ganado vivo, donde la importación es puramente testimonial y especialmente apreciado como zona de tránsito para el suministro, puertos donde los buques se pertrechan de combustible, alimentos y forraje; además de realizar reparaciones o tareas de limpieza.

La mayoría de los buques ganaderos que pasan en tránsito por nuestros puertos proceden de Latinoamérica y tienen bandera panameña. Perú es uno de los grandes exportadores de ganado vivo, junto con Colombia y Estados Unidos que tienen en Turquía e Irak sus principales compradores.

El destino más habitual del ganado que embarca en los puertos españoles se encuentra en los países árabes del Mediterráneo y también algunos países del Este. Cada nueva línea de negocio que se abre se celebra ampliamente como ha ocurrido recientemente al conseguir la autorización

### **Los puertos de Cartagena y Tarragona son los únicos acondicionados en España para el embarque de ganado vivo**

#### **Operaciones de tráfico de ganado vivo en Tm**

	2018	2019	2020 *1 semestre
Cartagena	83.123	45.701	55.021
Tarragona	51.551	26.2010	20.791
Algeciras	26.283	9.254	8.245



Europa cambió su legislación sobre el transporte de animales vivos en 2017

para exportar carne vacuna española a Japón.

La Comunidad Europea tiene una legislación muy estricta relativa al

transporte de animales vivos y exige que los buques estén debidamente acondicionados, deben contar con corrales, silos de pienso, zona de almacenaje de paja y sistemas de ventilación. Además obliga a que haya especialistas en cuidado animal entre la tripulación, incluyendo veterinarios.

En 2018, España modificó la legislación y eso conllevó que los puertos que quisieran exportar ganado vivo tuvieran que acondicionarse. Para ello ha sido necesaria una adaptación de las dársenas con terminales para ganado vivo que deben contar con corrales techados, zonas de sombra para los camiones, fuentes de agua, rampas especializadas, contenedores para animales muertos, zonas de sacrificio de urgencia, espacios para la desinfección de vehículos además de departamentos de inspección, de sanidad animal y de aduanas.

## ENTREVISTA

### Yolanda Muñoz

#### Presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena

**Cartagena se convirtió en el primer puerto de España en contar con una regulación específica y en cumplir con la normativa de Bienestar Animal vigente en la UE. Desde diciembre de 2019, Yolanda Muñoz ostenta la presidencia de la Autoridad Portuaria de Cartagena y para esta especialista en Derecho Comunitario, cumplir con todas las exigencias normativas e incluso ir un poco más allá es su premisa fundamental de trabajo.**

¿Qué impulsó al Puerto de Cartagena a realizar esta importante inversión para adaptarse a la nueva normativa?

Vimos en este tráfico una línea de negocio importante, más que para el propio puerto, para los productores regionales y nacionales, que pudiesen contar con una infraestructura para la exportación

de ganado vivo hacia países que por historia, tradición y costumbre no importan carne procesada. El tráfico de animales vivos es una de nuestras apuestas en el marco de la estrategia de diversificación de mercados con la que convertirse en una plataforma logística al servicio de las empresas de la región. Nuestra rentabilidad está en ser un referente a nivel

europeo en el transporte de animales vivos, en situarnos a la vanguardia en este sector del Sistema Portuario Español. Como una entidad pública que somos, nuestra obligación es generar actividad económica, es poner a disposición del tejido empresarial nuestras instalaciones para que se genere empleo y, consecuentemente, riqueza.



Según Puertos del Estado, no se registran grandes infracciones en los movimientos de buques de ganado. La mayoría de los incumplimientos son de tipo documental así como deficiencias en relación al espacio disponible para los animales.

### CARTAGENA LÍDER

En los tres primeros meses de 2020, antes del decreto del estado de alarma, el Puerto de Cartagena había registrado un crecimiento superior al 35 por ciento en exportaciones de ganado vivo. Una vez reabiertas las fronteras reportaba cifras de crecimiento de un 87%, habiendo movilizado en el primer semestre más de medio millón de cabezas.

A las rutas habituales de Argelia, República Libanesa y Libia se le sumaban nuevas líneas directas con Jordania y Arabia Saudí. Los primeros meses del

### **Europa impone medidas estrictas para transportar ganado vivo que muchos barcos extracomunitarios incumplen sistemáticamente**

año la actividad es frenética en Cartagena para llegar a tiempo al Ramadán. El ganado español es muy apreciado en el mundo árabe por las garantías sanitarias pero también por ser Halal, es decir, respetuoso con sus costumbres.

El Puerto de Tarragona también ha conseguido excelentes resultados en torno al tráfico de animales vivos, triplicando los datos de exportaciones con respecto al año pasado. El esfuerzo de diversificación de mercancías que la Autoridad Portuaria está promoviendo para ser más competitivo, así como la apertura de tres nuevos mercados en Jordania, Arabia Saudí y Marruecos está dando sus frutos. El momento del año con más carga de trabajo son los meses precedentes a la Fiesta del Cordero.

El Puerto Bahía de Algeciras está especializado en el transporte ro-ro

### ¿Qué animales son los más habituales?

Las principales cabañas que se exportan son la ovina, caprina y bovina. En el primer trimestre de este año han sido 137.744 cabezas de ganado vivo las que han salido rumbo a países mediterráneos. De ellas 119.188 corresponden a ovino y caprino, principalmente terneros, ovejas y corderos, y 16.556 a bovino, en su mayoría vacas. Somos un referente a nivel europeo en la exportación, muy rigurosa y de garantía, de ganado vivo. A lo largo de una década, nos hemos posicionado no sólo como líderes nacionales e internacionales en estos tráficos sino también como pioneros en su regulación y en el cumplimiento de la normativa específica de



bienestar animal, como he indicado anteriormente.

### ¿Hay restricciones al aprovisionamiento para los buques ganaderos en tránsito?

Nosotros permitimos el avituallamiento y suministro pero éste se

realiza en la dársena más alejada a la ciudad, por lo que en ningún momento hemos tenido la más mínima queja ni problema en este sentido. Es prioritario el bienestar de nuestros vecinos, la convivencia de la ciudad con su puerto.



El buque Neameh atracado en Málaga



Embarque de ganado vacuno en el Puerto de Tarragona

de animales vivos en camiones, es frecuente el envío de ganado equino entre España y Marruecos.

## PECES DE CUATRO PATAS

Sin embargo este tipo de transporte especial tiene sus luces y sombras. Cada cierto tiempo en nuestras costas aparecen flotando cadáveres de animales, o peor aún aparecen varados en las playas. Todo apunta que estos “peces” proceden de barcos en tránsito, con banderas de conveniencia, y con legislaciones mucho más laxas. La Organización Marítima Internacional (OMI) regula que cuando un animal fallece durante la travesía su cadáver deberá ser troceado antes de ser arrojado por la borda y siempre alejado a más de 100 millas de la costa.

En plena pandemia aparecían los cadáveres de cuatro toros en las costas de Tenerife y Gran Canaria. Las autoridades del archipiélago están muy acostumbradas a este tipo de regalos envenenados, al ser una ruta habitual de paso de los barcos olorosos. En Ceuta, otro puerto habitual de abastecimiento de barcos ganaderos de bandera pa-

***Hay barcos que incumplen la normativa de la OMI y lanzan por la borda cadáveres de animales que aparecen flotando en playas españolas***

nameña, marroquí o turca, también es frecuente encontrar corderos flotando o varados en las playas. Tarragona, Mallorca y Menorca también tienen que lidiar con este problema todos los años.

Cada vez que se da aviso del hallazgo de ganado muerto en el mar, además del coste que supone la retirada, a veces muy compleja, y su posterior incineración, se debe realizar una investigación para determinar su origen. Rara vez los inspectores localizan el barco desde el que se lanzó al animal, una práctica prohibida y castigada por la UE, porque los animales suelen estar mutilados para dificultar su identificación.

Otra de las sombras tiene que ver con el maltrato animal. En el mes de mayo en el Puerto de Algeciras, el buque Neameh inundaba la bahía con su olor, se había permitido su atraque a petición de la Audiencia Nacional por una causa abierta en relación con el narcotráfico con origen en Colombia. Los inspectores que subieron acabaron solicitando la intervención de los veterinarios por el mal estado de las 4.000 cabezas de vacuno a bordo. La historia se repetía en junio en Las Palmas, el buque FM



Buque ganadero escoltado a puerto

Spridon, también procedente de Colombia y con destino a Egipto. En esta ocasión eran 5.000 cabezas de cebúes en un estado salubre pésimo.

Precisamente porque tienen que ser buques muy especializados, la mayoría de los barcos que operan en España son de nueva construcción pero todavía navegan algunas reliquias, mayormente petroleros o buques de transporte de automóviles, construidos en los años 80, ahora reconvertidos. En esta lista de barcos adaptados figuran el Polaris 2, Sarah M, el Expres 1, Adel 1, Norland, Neameh, Ana Marra habituales en los puertos de Ceuta, Cartagena, Algeciras, Tenerife o Las Palmas, cuyos vecinos anticipan, por vía olfativa, su llegada a repostaje.

Por donde pasan son bautizados con mucha originalidad: *barcos apestosos*, *buques establo*, *granjas flotantes*, *barcos olorosos*, o peor aún *barcos de la muerte* como los denominaron en un reportaje de la organización Animals International donde se mostraba el calvario de los animales hacinados, nadando en excrementos y muchos de ellos muertos por asfixia durante la travesía.

### **Algunos puertos españoles han dispuesto medidas especiales a la hora del abastecimiento de los buques ganaderos en tránsito**

Este reportaje supuso un antes y un después en Nueva Zelanda y Australia, líderes mundiales en transporte de ganado vivo, y también en Europa, que motivó nuevas legislaciones sobre bienestar animal.

Algunos puertos españoles han dispuesto medidas especiales a la hora del abastecimiento de los buques ganaderos en tránsito. Teniendo en cuenta que la mayoría de estos barcos parten de puertos de Sudamérica, donde la legislación es menos exigente que la europea, tratan de evitar el contacto para impedir la propagación de enfermedades a la cabaña nacional. De esta manera los buques fondean en las dársenas más alejadas de la ciudad y no se permite el desembarco ni de animales ni de tripulación. Desde el 1 de octubre de 2018, la Autoridad Portuaria de Las Palmas impuso un protocolo mucho más severo aún que exige que el capitán comunique una serie de datos y también prohíbe específicamente la retirada de cadáveres o la descarga de estiércol. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



EL TRANSPORTE MARÍTIMO, TERMÓMETRO DE LA ECONOMÍA

# Datos contra la incertidumbre

Está aceptado considerar el transporte por mar como un indicador de peso dada su influencia en la economía en general. Pero un reciente estudio propone ir más allá y utilizar esta información como botón de muestra para detectar tendencias macroeconómicas más profundas. Los puertos se convierten, así, en actores relevantes para calcular el impacto económico real de circunstancias tan especiales como las que ahora estamos viviendo. Coincidiendo con esto, en España se solapan iniciativas destinadas a consolidar su protagonismo en este sentido.

**L**a última estimación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) resulta inusualmente optimista en estos tiempos de malas noticias continuas: tras una gran caída en el segundo trimestre, en el tercero el volumen de operaciones con contenedores ha repuntado en muchas partes del mundo. Así, mientras en junio la media de buques que llegaban semanalmente a los puertos se había hundido a 8.722 –un descenso interanual del 8,5%–, en agosto repuntó hasta 9.265, con lo que la caída se reducía al 3%.

UNCTAD lo interpreta como “una señal esperanzadora para el comercio mundial de mercancías, que sufrió una caída histórica interanual del 27%”. Añade que “los últimos patrones de escala de portacontenedores ofrecen un rayo de esperanza para la recuperación económica de la pandemia”. Este planteamiento tan positivo acompaña su idea de que la interpretación de los datos macroeconómicos en tiempos

**La UNCTAD tiene previsto elaborar un barómetro económico basado en los indicadores de comercio marítimo**



Puerto de Rotterdam, el más grande de Europa

convulsos gana en agilidad y precisión cuando se hace a partir de realidades medibles. En el caso del comercio marítimo, además del tráfico de contenedores se contemplan indicadores como los movimientos de barcos o escalas en los puertos, que sugieren que se pueden esperar pronósticos más optimistas para el cuarto trimestre de 2020.

En definitiva, los datos sobre los buques que transportan más del 80% de los bienes comercializados a nivel mundial ayudan a los políticos a navegar por las turbulentas aguas de la

## ***A nivel mundial las llegadas de contenedores se han recuperado desde junio***

crisis mientras esperan las estadísticas oficiales sobre comercio y PIB.

### **DIFERENCIAS REGIONALES**

Por todo esto, la UNCTAD tiene previsto elaborar un barómetro económico basado en los indicadores de comercio marítimo. Su intención es que sirva como un “sistema de alerta temprana” o indicador adelantado que informe sobre la trayectoria de los ciclos económicos. De momento, sus datos indican que a nivel mundial las llegadas de buques portacontenedores comenzaron a caer por debajo de los niveles de 2019 a mediados de marzo de 2020 y luego a recuperarse gradualmente alrededor de la tercera semana de junio.

Esto en la mayoría de zonas, aunque con diferencias. América del Norte y Europa estuvieron un 16,3 y un 13,2% por debajo de los niveles de 2019. El sudeste asiático casi empata con el año anterior, mientras que las escalas en China y Hong Kong han crecido más del 4,1%. En definitiva, las tendencias regionales siguen el progreso de la pandemia, con grados de recuperación según la zona.

### **EL CASO ESPAÑOL**

En nuestro país los puertos han vivido estos vaivenes. Los datos de julio indican un descenso del tráfico del 13,2% que, siendo abultado, es menor que en meses anteriores: en junio cayó un 14,8% y en mayo, un contundente 25,1%. Los graneles sólidos se llevan la peor parte con un acumulado del -19,7% en 2020. Los líquidos caen el 7,9% y los contenedores un 10,1%, pero el batacazo se lo lleva el tráfico de pasajeros con un -61,2%.





Los representantes de las autoridades portuarias acordaron en Santander el Marco Estratégico para los próximos diez años.

## Los puertos se rearmen

Ya al término de 2019 se vio que los años de crecimiento récord llegaban a su fin. La pandemia ha precipitado una realidad que se venía apuntando y que los representantes de las 28 autoridades portuarias más Puertos del Estado abordaron en Santander a finales de julio con la aprobación de su nuevo Marco Estratégico a diez años. El objetivo, reformular el rumbo de los puertos para abordar cuestiones urgentes

“como la emergencia climática, la transformación digital o la economía 4.0”. El documento recoge 16 líneas estratégicas y 56 objetivos generales de gestión. A partir de ahí, perfilarán sus propuestas para establecer una hoja de ruta común. Casi en las mismas fechas de julio se produjo otra novedad relevante para el futuro de los puertos: el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dio luz verde al

fondo Puertos 4.0, que se define como “el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0”. Se trata de una convocatoria de subvenciones por valor de 12 millones de euros cuyo plazo de presentación de propuestas se cerró a finales de septiembre para las ideas de negocio y concluye en el mes de octubre para los proyectos.

Este negativo panorama deja margen a situaciones particulares favorables como la del tráfico de mercancías en el Puerto de Algeciras, que en julio volvió a registrar niveles previos a la pandemia, con un 1,6% de incremento. Su acumulado desde enero es un 3,46% menor al de 2019 lo que, siendo negativo, está lejos de la media de todos los puertos: -11,28%. Cartagena está a un nivel parecido, y la nota discordante es Bahía de Cádiz: su tráfico ha crecido un 7,07%.

***El tráfico de pasajeros se lleva la peor parte con un retroceso del -61,2%***

También Valencia, que en agosto ha registrado un récord: es el primer puerto español que supera el medio millón de contenedores en un mes gracias al rebrote comercial con India y Marruecos (un 66% más en cada caso) o con Panamá (173% más). Barcelona, el tercer puerto en tráfico de España, sufre un retroceso del 18,8%. Los tráficos de automóviles (-46%) y el pasaje (-77,9%) son aquí los capítulos más afectados por la crisis. ■

IÑAKI MORENO



# NO HUNDAS TU SALUD



UNIÓN EUROPEA  
FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL  
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA



AL COMPLETAR LA CUOTA

# El bonito esquiva la Covid

A pesar de que las costeras de bonito del norte o atún blanco vienen siendo cada vez más cortas -cerró nueve días antes que el año pasado- y de que estamos en un momento muy delicado para el sector pesquero, la última costera del Cantábrico no ha ido del todo mal para los más de 600 barcos autorizados a faenar, especialmente si tenemos en cuenta que esta especie de túnido se pagó este verano a 5 céntimos más el kilo que en la costera pasada.

**D**ecir que una costera ha sido mala o buena por el tiempo que dura no sería del todo correcto en la medida que esto, aisladamente, puede suponer un consumo inferior de fuel y un menor impacto ambiental. Otra cosa es cuando la cuota fijada resul-

ta escasa, como es el caso de las 16.620 toneladas de atún blanco, o *Thunnus alalunga*, con que contaba, por tercer año consecutivo, la flota pesquera española.

Parece, y así lo apuntan los informes científicos –entre ellos los elaborados





por el IEO–, que la abundancia de cardúmenes es una realidad como, desde hace tiempo, mantienen también los pescadores que faenan en las aguas del Golfo de Vizcaya. De hecho, en los dos meses y medio en los que la flota ha salido a bonitos se consumió el 92% de la cuota anual, cuota que, a diferencia de otras especies, no está supeditada a un reparto entre Comunidades Autónomas, ni por barcos y que, por tanto, se realiza mediante lo que se denomina *pesca olímpica*, es decir, todas las flotas pescan lo que pueden cuanto antes.

Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías explica que, a pesar de que este año “el precio no ha sido el problema, sí lo ha sido la poca cuota que tenemos. Se ha vuelto

***El sector está pendiente de la próxima ICCAT en la que se decidirá la cuota 2021-2023 después de las restricciones emprendidas en 2013 cuando se fijó una regla de control de capturas***

a cerrar la costera pronto, como ya sucedió el año pasado, y ahora hay que esperar a lo que dice la ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico)”. Una reunión que iba a celebrarse en Turquía y que ha tenido que ser cancelada. Pero, subraya Otero, los informes científicos están ahí y avalan que hay margen para elevar la cuota un 12,5% “manteniendo la salud de la pesquería”.

En este encuentro, por el momento aplazado y del que aún se desconoce cómo y cuándo se va a celebrar, los Estados que integran la ICCAT deberán adoptar un nuevo plan de actuación de cara a los próximos tres años (2021-2023), después de las restricciones emprendidas en 2013, cuando se fijó una regla de control de capturas y un TAC constante anual para 2018, 2019 y 2020.

**DUDAS CON EL RECUENTO**

Poco ayuda a mitigar el malestar con los límites de capturas establecidos –y aún menos una vez que la flota española había recogido sus artes–, la presencia de grandes buques dedicados también a la captura de *Thunnus alalunga* (el nombre científico del bonito del norte) en los caladeros comunitarios del Cantábrico. Se trata de arrastreros pelágicos franceses e irlandeses a los que, según apuntan las autoridades de aquellos países, aún les queda cupo –cuentan con alrededor de 10.000 toneladas anuales–. Un hecho que constituye todo un “misterio” para el sector pesquero español, que no se explica cómo, con una cuota muy inferior a la suya y una capacidad de captura muy



superior –en un día pueden llegar a coger lo mismo que un barco nacional de cerco en quince–, aún tenían cuota para poder seguir faenando.

En este sentido, la conselleira de pesca de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana, y otros responsables de pesca de las Comunidades Autónomas implicadas en la pesquería, comparten con el sector su asombro y han puesto en cuestión el método de recuento que se utiliza para la descarga de estos buques en sus puertos de origen.

De hecho, los pescadores españoles consideran estas prácticas una muestra de deslealtad; no solo por el interés común que debe haber por preservar la sostenibilidad biológica de la especie, sino también profesional, ya que, tal y como denuncian, les utilizan de rastreadores: cuando de día, ellos logran localizar el banco de peces, los arrastreros pelágicos, de noche y haciendo uso de instrumentos de teledetección, rodean los bonitos, los capturan y, al día siguiente, cuando los cerqueros españoles vuelven, la pesca ha desaparecido.

No obstante, el presidente de la Federación Nacional de Cofradías se inclina por “plantear una solución más allá, ir más lejos y trabajar en ponernos de acuerdo con los franceses, como ya hemos hecho con otras pesquerías como la de anchoa”. Para ello, sugiere explorar otras alternativas que podrían pasar por la cesión de toneladas o la implantación de días de pesca, de forma que se evite coincidir y que el problema vaya a más”, añade.



Más de 600 barcos estaban autorizados a pescar bonito esta costera

## **La Secretaría General de Pesca inició la campaña “Costera del Bonito del Norte 2020” en apoyo a la flota**

### **MÁS VIGILANCIA**

Para pasar de la mera denuncia a poner “negro sobre blanco” lo que venimos contando, la Secretaría General de Pesca, valiéndose de medios marítimos, aéreos y terrestres, ha puesto en marcha este año la campaña “Costera del Bonito del Norte 2020”, un dispositivo de vigilancia, inspección y apoyo a la flota pesquera española mientras faenaba tanto en aguas internacionales como en las Zonas Económicas Exclusivas de los Estados en que se desarrolla la costera.

Concretamente, el patrullero “Arnomendi”, propiedad de la Secretaría



General y operado por la Armada Española, con un inspector de pesca a bordo, realizó diecisiete intervenciones, nueve de las cuales fueron a buques franceses. Una tarea que prosiguió, una vez decretado el cierre de la pesquería para la flota española con siete inspecciones a los arrastres que permanecían en la zona VIIIc. Paralelamente, tal y como informan desde la Secretaría General, además de con medios aéreos, se reforzó el trabajo de los inspectores en tierra, con un control exhaustivo de los desembarcos que se fueron produciendo.

Con todo ello, el balance que deja la campaña de vigilancia emprendida

**La flota vasca protagoniza un año más la costera capturando el 55% de la cuota asignada a España**

este año es de seis presuntas infracciones relacionadas con anotaciones incorrectas en el diario de pesca (zonas de esfuerzo pesquero y ausencia en la transmisión de las comunicaciones reglamentarias), y con la ausencia a bordo de alguno de los documentos obligatorios. Destacar que cuatro de estas seis infracciones fueron detectadas en buques franceses.

### ESPECIE ESTRELLA

Es mucho lo que se juega la flota española con el bonito del norte o atún blanco. Este año, su venta total en lonja, tanto en los puertos del Cantábrico –Euskadi, Cantabria, Galicia y Asturias– como en Canarias, supuso cerca de 56,5 millones de euros.

La flota vasca, protagonista un año más de esta costera, capturó 8.968.639 kilos, es decir, más del 55% de la cuota total asignada a la flota española. De esta cantidad, los arrantxales vascos desembarcaron más de 1.200t en puertos de fuera de Euskadi y 7.768t en puertos de su propia Comunidad, generando una facturación global de 29.874.425 euros. Además, se puede afirmar que los precios han sido buenos. El bonito mediano, el que va de 4 a 7 kilos, se pagó entre 3,40 euros el kilo y 3,50 euros, mientras que el bonito grande –de 7 a 11 kilos– se cotizó entre 3,60 y 4 euros el kilo. Por puertos, las cofradías de Getaria y Hondarribia fueron las que más bonito subastaron, con 3.089 t y 2.764t, respectivamente.

Por su parte, la Comunidad cántabra, con 3.429.837 kilos y cerca de 12,5





millones de euros de beneficio, fue la segunda en cuanto a la subasta de atún blanco se refiere. Como viene siendo habitual, el puerto de Santoña fue el que más captura ruló en esta Comunidad, con más de 1,4 millones de kilos subastados, seguido por la lonja de Colindres, con cerca de 900 mil kilos, y los más de 696 mil de la Cofradía de San Martín de Laredo. El precio medio de venta por kilo en Cantabria superó en diez céntimos el alcanzado el año pasado, situándose en 3,61 euros.

## **COSTERAS HISTÓRICAS**

Asturias, tal y como comentábamos números atrás en el caso de la anchoa o bocarte, es quizás la Comunidad Autónoma donde proporcionalmente mejores datos se alcanzan este año en las costeras. De hecho, y a pesar de la temida pandemia, las capturas en el Principado se mantuvieron al alza

## ***Como sucedió con el bocarte, Asturias cierra una exitosa costera y triplica sus capturas de hace tres años***

y doblaron las de hace tres años. En concreto, durante esta costera la flota asturiana ganó 3,9 millones de euros en la campaña del bonito, un 11% más que en la de 2019, y es que los 986.716 kilos capturados por la flota del Principado este año doblan los de hace tres años, cuando se contabilizaron 426.000 kilos. En las lonjas asturianas, entre todas las flotas (la del Principado y las de otras Comunidades), se han descargado 1.988t de bonito, a un precio medio de 3,99 euros, por lo que el volumen de ventas de esta costera alcanzó los 7.934.406 euros.

Por su parte, Galicia, donde se subastaron 1.659t de bonito del norte hasta el cierre de costera, retrocede algo respecto a las cifras del año pasado. A pesar de ello, la facturación superó los 6,5 millones de euros, siendo otra vez la lonja de Burela, con 962.123



kilos, y la de A Coruña, con 454.158 kilos, las que más atún blanco rularon, alcanzándose beneficios de 3,8 y 1,7 millones de euros, respectivamente.

### CANARIAS, CASO APARTE

Mención aparte merece la participación canaria en el reparto de la cuota asignada a España por la ICCAT. Con un sistema por el que se asigna al Archipiélago, en base a sus peculiaridades, un porcentaje pequeño de cuota, la flota canaria atraviesa, según denuncian los responsables de pesca de aquella Comunidad, una situación muy preocupante. Tal y como explica el director general de Pesca canario, Carmelo Dorta, estas consideraciones de “peculiaridad” se les han “dado la vuelta”. “La pesca canaria vive fundamentalmente de la captura escalonada, a lo largo de todo el año, de cinco especies de túnidos, dos de las cuales están en este momento cerradas”. En el caso del *Thunnus alalunga* “sucede que nosotros la pescamos en dos períodos: el primero de ellos, que comienza en enero y se extiende hasta marzo y es el más fuerte para nosotros y, el segundo, después del verano, al que en los últimos tiempos no nos llega nada porque la TAC está prácticamente agotada tras cerrarse la temporada en el Cantábrico”.

“Es verdad que con el cambio climático está llegando más atún blanco a nuestras aguas, que contamos con la ventaja de ser los primeros en ofrecerlo en el mercado peninsular y, por tanto, sacar un buen rendimiento, pero nosotros no nos planteamos esta pesquería como una costera, como sucede en el Cantábrico, don-

### **La pesca canaria vive, sobre todo, de la captura escalonada de cinco especies de túnidos**

de por las propias características de sus aguas da acceso a otras especies (jurel, merluza, boquerón). Para nosotros, estas cinco especies de túnidos son de las que vivimos todo el año”.

Desde que comenzó la pesca de atún blanco para la flota canaria, allá por el mes de enero y mientras han tenido cuota, aquellos barcos –fundamentalmente atuneros cañeros (831 mil kilos) pero también pesqueros polivalentes– capturaron 1.072t de *Thunnus alalunga*, lo que ha supuesto más de 3,6 millones de euros de beneficio. ■

ANA MUNGUÍA







# “Navegando juntos”

Con motivo de la publicación del número 600 de “Mar”, el pasado mes de marzo, el marino y artista Roberto Hernández, conocido como “el ilustrador de barcos”, preparó la acuarela que ilustra esta página y que servirá de base para un cartel que colgara de las paredes de las oficinas del Instituto Social de la Marina en unos meses.

La elección de los buques sanitarios y asistenciales para conmemorar este evento no es casual. Se trata de dos ejemplos de gran relevancia de la gestión que realiza la entidad al servicio de los y las trabajadores del mar. Navegando en zonas de gran concentración de flota, el “Esperanza del Mar” y el “Juan de la Cosa” prestan asistencia sanitaria a cualquier barco que lo solicite y se encuentre dentro de su área de cobertura, así como apoyo logístico de emergencia.

Para realizar estas funciones cuentan con el mejor equipamiento sanitario y los últimos avances técnicos, siendo los únicos buques civiles de estas características que existen en el mundo.

La capacidad inicial del “Esperanza del MAR” es de 17 pacientes en la zona hospitalaria y 30 en la de naufragos, mientras que el “Juan de la Cosa” tiene una capacidad para 10 pacientes en la cubierta del hospital más 12 camas para ampliación del hospital y uso diverso.





# Pescado a mejor precio

El consumo de productos del mar es sinónimo de una alimentación sana y equilibrada. Los beneficios que estos alimentos aportan a nuestro organismo son destacados por médicos y nutricionistas. España está entre los países del mundo que más pescado consume. Sin embargo, se trata de una tendencia a la baja en la última década. El precio es una de las razones que desanima a muchos compradores a adquirir estos alimentos. Conscientes de ello, los responsables del sector pesquero y acuícola español han solicitado formalmente al Gobierno que reduzca al 4% el IVA de los productos pesqueros. Al mismo tiempo, han lanzado una campaña incentivando su consumo.



**N**adie lo duda. Comer pescado y productos del mar es sinónimo de salud. Doctores y nutricionistas dan cuenta de ello, así como de los beneficios que tiene incluir habitualmente estos alimentos en nuestra dieta ya que poseen propiedades que nuestro cuerpo no puede produ-

***“Por tu salud”  
invita al  
consumo de  
pescado***

cir. Su composición, rica en proteínas, aminoácidos esenciales y ácido graso omega-3, es esencial para el desarrollo del sistema nervioso y la visión en los pequeños y la prevención de enfermedades cardiovasculares en los adultos. Además, disminuye el colesterol, los triglicéridos y la aparición del síndrome metabólico.

En España consumimos bastante pescado, más que en otros países. De hecho, en la Unión Europea somos los que más pescado comemos habitualmente. Según el Eurobarómetro dedicado al consumo de estos alimentos, el 92% de los españoles ingerimos mensualmente productos derivados de la pesca y la acuicultura. Nos siguen portugueses y suecos, con un porcentaje del 87%. Además, el 66% de los españoles compramos pescado y sus derivados al menos una vez a la semana, cifra 30 puntos superior a la media europea.

Sin embargo, el consumo de productos marinos desciende en nuestros hogares (en los últimos doce años se ha pasado de una media nacional de 27,2 kilos por persona a los 22,53 kilos actuales) y los expertos advierten que no se consumen las 3 ó 4 raciones semanales consideradas óptimas para la salud. Según el Eurobarómetro, el 74% por ciento de los ciudadanos afirma que estaría dispuesto a comprar y consumir más pescado si fuera más barato.

### REDUCIR EL IVA

Conscientes de este problema, las organizaciones más representativas de la pesca y la acuicultura en nuestro país (CEPESCA, APROMAR, ANFACO, FNCP, FENAMAR y FEDEPESCA) han dirigido una carta al presidente del Gobierno, al vicepresidente de Asuntos Sociales y Agenda 2030, y al ministro de Consumo solicitando al Ejecutivo la reducción urgente al 4% del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) para los productos pesqueros, equiparándolo así al del resto



Los productos del mar no faltaron en los hogares durante el confinamiento

**Responsables del sector pesquero y acuícola piden al Gobierno que reduzca el IVA de los productos pesqueros al 4%**

de los países de la UE y situándolo al mismo nivel del que se aplica a otros alimentos considerados de primera necesidad y a medicamentos, revistas, libros o periódicos, que gozan de un IVA super-reducido.

Los firmantes de la misiva demandan al Gobierno una política social de apoyo a la alimentación saludable, en la que el pescado debe ser parte sustancial, con un régimen impositivo adecuado y campañas educativas y de promoción de consumo acertadas.

En casi todos los países de la Unión Europea, el pescado disfruta de un IVA reducido respecto al general, aplicándose tipos inferiores al 10% (el que tenemos en España). Así, en Irlanda, Reino Unido y Malta no existe este impuesto para el pescado. Bélgica y Portugal lo gravan al 6%, Francia a un 5,5%, Chipre, al igual que

Hungría y Polonia, al 5%, Luxemburgo al 3% y, tras la crisis sanitaria provocada por la Covid-19, Alemania ha anunciado que lo reducirá al 5%.

Las organizaciones pesqueras y acuícolas argumentan su petición por el descenso continuo que el consumo de productos pesqueros registra en nuestro país (casi un 18% en la última década), el aumento de patologías como la obesidad, el sobrepeso y enfermedades cardiovasculares relacionadas con una mala alimentación que, aparte de ser la primera causa de mortalidad en nuestro país, generan un gasto anual de 7.700 millones de euros al Sistema Nacional de Salud y el progresivo abandono de la dieta mediterránea, patrimonio intangible de la Humanidad.

“Ha llegado el momento de que el Gobierno de España demuestre un compromiso firme y real de impulso de la dieta saludable entre los españoles. Para ello, ha de considerarse el pescado como un alimento de primera nece-

***El consumo de pescado en España, aunque superior a muchos países, sigue una tendencia a la baja preocupante desde 2008***

sidad y reducir su tipo impositivo”, dicen los firmantes en su escrito. Esta acción, según cálculos realizados por el sector, supondría una merma en la recaudación del IVA cercana a 500 millones de euros, cantidad que se vería compensada por la disminución del gasto sanitario ocasionado por las enfermedades relacionadas con una mala nutrición.

## CAMPAÑAS DE PROMOCIÓN

Ante este panorama, la patronal de los armadores (CEPESCA), la Federación de Detallistas de Pescaderías (FEDEPESCA), la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y la consultora Sinergia han lanzado este verano la campaña “¡Come pescado!”. Por los pescador@s, por tu salud, por los pescader@s”, con la que animan al consumo del pescado capturado por nuestra flota.

La campaña ha llegado a las pescaderías tradicionales de todo el país donde se han repartido bolsas con el lema



El sector unido promociona el consumo de pescado: Javier Garat, M<sup>a</sup> Luisa Álvarez y Basilio Otero apoyan la campaña ¡Come pescado!



promocional. Esta acción no sólo sirve para incentivar el consumo de pescado sino también para estrechar el vínculo del público con el sector. Desde la consultora Sinexia, consideran que lo más importante es que “todos apoyen la campaña”.

El secretario general de CEPESCA, Javier Garat, la gerente de FEDEPESCA, M<sup>a</sup> Luisa Álvarez y el presidente de la FNCP, Basilio Otero, aseguran que con este mensaje el sector pesquero quiere concienciar a la sociedad de que el consumo de pescado es esencial. Alegan tres razones fundamentales: “los pescadores, que han estado pescando durante el confinamiento para garantizar suministros de alimento, exponiéndose al riesgo de contagio y realizando jornadas intensivas. La salud, porque el consumo de pescado es clave en la dieta de las personas de cualquier edad y, por último, los pescaderos, que a diario apuestan por un producto de calidad”, dijeron.

Por su parte Raquel Estévez, CEO de Sinexia Consultora, insiste en que “detrás de cada pescado expuesto en la pescadería de barrio existe gran esfuerzo por parte de nuestros pescadores para traer pescado de la mejor calidad”. Según Estévez, es un producto que “garantiza una vida más saludable, el empleo de las personas del mar y el de mi pescader@ de confianza”.

No es ésta la única campaña a favor del consumo de pescado que se realiza en las últimas semanas. El GALP Ría de Pontevedra se ha propuesto incentivar la comercialización y el consumo de las capturas de la pesca artesanal poniendo en valor una fórmula sostenible para



El consumo habitual de pescado es bueno para la salud

**El gravamen español al pescado, alimento esencial de una dieta sana, supera al de Irlanda, Francia, Portugal o Alemania**

mantener activa la economía de la zona y revitalizar el sector”. Con este objetivo, ha implicado a las cofradías de Bueu, Marín, Lourizán, Pontevedra, Raxó, Portonovo y Sansenxo, a comercializadores y a restauradores para captar clientes a través de la plataforma [www.pescadoartesanal.com](http://www.pescadoartesanal.com), simplificando el proceso de compra y venta.

Por otra parte, el cantante Xuso Jones ha colaborado con el sello “Crianza de Nuestros Mares” para promocionar este verano los productos de nuestra acuicultura. Con este fin ha elaborado tres recetas, distribuidas a través de sus propios canales y las redes sociales. “Crianza de Nuestros Mares” anima así a las familias a ponerse entre fogones y disfrutar de una dieta “sana, saludable y equilibrada” con productos del mar. ■

ANA DÍAZ



Los productos de mar forman parte de una dieta más saludable

# Hacia una dieta más respetuosa

En línea con las tendencias de consumo actuales, los productos del mar de origen responsable son una opción para seguir una dieta más saludable y sostenible. Según los datos del estudio anual *Seafood Consumer Insight*, del Consejo de Productos del Mar de Noruega (NORGE), los grupos de población más jóvenes son en nuestro país quienes siguen esta moda de manera más acusada.

**L**os consumidores estamos realizando cambios en nuestra dieta a favor de una alimentación más sostenible. Esta es la conclusión a la que llega el Consejo de Productos del Mar de Noruega (NORGE) tras conocer los datos del último sondeo *Seafood Consumer Insight*, encargado a la empresa Kantar. Según el sondeo, en el que han participado más de 25.000 consumidores de 20 mercados diferentes,

**Los más jóvenes son los más dispuestos a cambiar su alimentación**

dos tercios de los encuestados han cambiado su alimentación para que sea más sostenible.

Esta tendencia es más acusada en las personas que consumen pescados y mariscos con regularidad. Así, tres cuartas partes de los que comen estos productos una o más veces por semana han realizado ya algún cambio en su alimentación frente al 56% de los que no consumen



estos alimentos tan asiduamente. “El vínculo entre consumo de productos del mar y sostenibilidad no nos sorprende. La gente quiere saber de dónde viene la comida de sus platos. La opción de comer más pescado de origen sostenible es una buena manera de promover una dieta más sostenible”, asegura Tom Jorgen Gangso, director de investigación del mercado de NORGE.

El estudio, el más grande de su tipo sobre consumo de productos del mar, ofrece información sobre comportamientos y preferencias de los consumidores a lo largo del tiempo. Tres de cada cuatro encuestados afirman querer comer más pescado y marisco en el futuro.

### DIFERENCIAS ENTRE PAÍSES

Aunque la correlación entre consumo de alimentos procedentes del mar y cambios en la dieta se da en todos los mercados analizados, el estudio halla diferencias entre países. Así, “en naciones occidentales como Reino Unido, EEUU y España, la tendencia a cambiar las dietas está impulsada por los jóvenes, mientras que en los mercados asiáticos el patrón es similar en todos los grupos de edad”, asegura Gangso.

En el caso concreto de España, la diferencia a la hora de apostar por una dieta sostenible es muy significativa entre los habituados a comer pescado y aquellos que no lo están. Casi dos tercios de los que consumen estos productos con regularidad (65%) aseguran haber hecho ya cambios en su dieta o en la de su familia frente al 44% que no

comen estos productos con tanta frecuencia y no han modificado su alimentación.

Además, son los jóvenes de entre 20 y 34 años quienes apuestan por una dieta más sostenible (el 66% de los participantes), frente al 61% de los grupos de población de entre 35 y 50 años y el 59% de los de mayor edad (50-65 años). Para el director de investigación del mercado de NORGE, “los datos refuerzan la importancia de comunicar a los consumidores que la elección de productos del mar sostenibles desempeña un papel esencial frente al cambio climático”. ■

ANA DIAZ

## **Cada vez tomamos decisiones más informadas sobre los productos que consumimos**

### **Seafood Consumer Insight**

Se trata de una encuesta anual “online” encargada por el Consejo de Productos del Mar de Noruega. El número de mercados y encuestados, que varía cada año, oscila entre 20 y 25.000 participantes y entre 20-25 mercados. En cada país participan entre 1.000 y 2.500 personas. Se trata de una muestra representativa de los consumidores de pescado y marisco de cada uno de los mercados a los que Noruega exporta sus productos.





### CAMPAÑAS OCEANOGRÁFICAS

# Ciencia por la sostenibilidad

Los buques oceanográficos Enma Bardán, Miguel Oliver y Vizconde de Eza, pertenecientes a la Secretaría General de Pesca, han participado durante el verano en seis campañas científicas. El trabajo que realizan es de vital importancia para el sector, demostrando el compromiso del Gobierno español con la gestión sostenible de los recursos. Las investigaciones sobre caladeros, la localización de espacios protegidos y de zonas de puesta de huevos y alevinaje o el cartografiado de los fondos contribuyen a cuidar la salud del mar sobre una profunda base científica.

**L**os buques oceanográficos Enma Bardán, Miguel Oliver y Vizconde de Eza, pertenecientes a la Secretaría General de Pesca, desarrollan cada año más de 500 jornadas de investigación en campañas de interés para el sector pesquero. Detrás de cada expedición, existe una intensa colaboración entre instituciones y organismos nacionales e internacionales.

La labor que se lleva a cabo a bordo de estos barcos visibiliza el compromiso del Gobierno con una gestión sostenible de los recursos. “La sostenibilidad es el principio general sobre el que gira nuestra actuación. Por eso es tan importante la labor

**Los buques oceanográficos realizan cada año más de 500 jornadas en campañas científicas nacionales e internacionales**



científica de estos barcos”, asegura Isabel Artine, directora general de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

Y es que, en el mar, ciencia y sostenibilidad navegan al unísono. El conocimiento oceanográfico es esencial no sólo para determinar el tamaño de los stocks sino también para ver cómo interactúan las poblaciones de peces con el ecosistema marino. Los parámetros físico-químicos, la salinidad o el pH del agua también influyen en el comportamiento de dichas poblaciones.

Las campañas oceanográficas suelen realizarse en zonas de interés



para nuestra flota. Es la Administración o los grupos de coordinación regional quienes, al ver el estado de los caladeros y los ecosistemas marinos, establecen los criterios de investigación. En otras ocasiones, son los datos que ofrece la flota al desembarcar pescado o al faenar en una zona los que determinan el contenido de una expedición científica concreta.

Desde primavera a otoño son frecuentes estas campañas. “En primavera se obtienen muestras de huevos y en otoño se observa la evolución de los juveniles”, dice Artime. Según explica la directora general de Pesca Sostenible, las

***Los estudios que se realizan en el Enma Bardán, Miguel Oliver y Vizconde de Eza se utilizan en la toma de decisiones de política pesquera***

campañas de evaluación, enmarcadas en el programa de recopilación de datos, están financiadas con fondos comunitarios hasta un 80%; las de cartografiado tienen un retorno del 60% y las destinadas a probar aparejos y artes de pesca corren a cargo del presupuesto asignado a Pesca en los Presupuestos Generales del Estado.

Los resultados de estos trabajos son la base científica sobre la que se asienta la política pesquera y la gestión de los recursos. Los datos recogidos en estas expediciones se trasladan a organismos como CIEM o NAFO y se suman a los que les envían otros países de nuestro entorno.

El sector pesquero valora estas actuaciones en todo su alcance. Para el secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, “las campañas de evaluación e investigación son fundamentales para los sectores marítimos españoles y europeos, ya que permiten conocer el estado de los diferentes stocks y el de los ecosistemas en los que se encuentran, información vital para desarrollar una gestión pesquera basada en la ciencia y una pesca sostenible, y para luchar contra amenazas importantes como la contaminación, el cambio climático y la acidificación”.

**TRES BARCOS DE INVESTIGACIÓN**

El Vizconde de Eza, el buque “insignia” en la investigación es el más conocido internacionalmente. Su tripulación colabora en proyectos sobre el boquerón y la sardina en campañas que afectan a España y

Portugal, financiadas por ambos países. También ha participado en operaciones que tienen lugar en Canadá o en Irlanda, a donde partió a mediados de mes para analizar los índices de merluza, rape, gallo y cigala. Entre las campañas internacionales previstas para 2021 destacan una en Angola, retrasada por la Covid-19, y otra en Congo.

En este verano “atípico”, los buques de la Secretaría General de Pesca no han dejado de operar, participando en seis campañas. Algunas son continuación de otras realizadas anteriormente. El 9 de septiembre terminó una investigación, enmarcada dentro del programa DESCARSEL, para analizar estrategias de reducción de descartes y especies no deseadas, mejoran-

## ***Detrás del desarrollo de las campañas de investigación oceanográfica hay una intensa colaboración institucional***

do los parámetros de selectividad y las curvas de selección, así como la supervivencia de especies que llegan con vida a los pesqueros.

Los resultados de la campaña, llevada a cabo en el Caladero Nacional Cantábrico-Noroeste, ayudarán al sector a cumplir con la obligatoriedad europea de desembarque.

Por otra parte, personal del IEO a bordo del Miguel Oliver realizó configuraciones de red y estrategias de pesca (grabando imágenes submarinas desde el litoral a zonas de 500 metros de profundidad) con el fin de analizar el funcionamiento de artes de pesca selectivos y cómo se comportan las especies. Los resultados de esta expedición se presentarán al Comité Científico, Técnico y Económico de la Unión Europea (STECF) y a la propia Comisión y servirán para tomar decisiones en materia de gestión pesquera.

El Miguel Oliver también participó en la campaña internacional MEDIAS 2020 con el objetivo de estimar la abundancia de las poblaciones de anchoa y sardina así como otras especies pelágicas en el Mediterráneo. Los trabajos, realizados con ecosondas de distinta frecuencia, han permitido conocer la biomasa y distribución espacial del ecosistema pelágico desde Francia al estrecho de Gibraltar, y descubrir la ubicación de zonas de huevos y larvas de las especies más importantes entre 30 y 110 metros de profundidad. Además, participó en la misión ECOCA-DIZ 2020 que evalúa los recursos pelágicos del Golfo de Cádiz, boquerón y sardina principalmente.



El Vizconde de Eza es el buque “insignia” de la investigación oceanográfica





El Miguel Oliver ha estudiado las especies pelágicas del Mediterráneo este verano

Por su parte, el Vizconde de Eza recorrió la costa gallega para cartografiar la fachada atlántica del litoral. Se trata de la campaña “CAPE-SAT\_082020”, que dota de cartas de pesca más detalladas a los pescadores. Con ellas pueden conocer el grado de erosión de los fondos y las zonas donde se puede o no realizar pesca de arrastre.

Este estudio, continuación del llevado a cabo en la zona en 2016, ha permitido delimitar espacios protegidos y realizar catastros de praderas de plantas fanerógamas, así como de zonas de puesta y alevinaje de especies.

Con el mismo objetivo, el buque Enma Bardán participó en la campaña “CANTABRIA 0607\_2020”. Los científicos a bordo del barco obtuvieron datos del fondo marino entre la ensenada de Oriñón y el límite con Asturias. Esta expedición se complementará con la que reali-

***El conocimiento científico de base es esencial para determinar el estado de las poblaciones de peces y su interacción con el entorno***

ce el Vizconde de Eza para recoger datos en las aguas más profundas de la zona.

Este barco participó en los caladeros de Atlántico Noroccidental en la campaña “FLEMISH CAP” (la 33ª que se realiza desde 1988 en esta zona) para analizar las especies de mayor interés para nuestra flota. Además, se identificaron invertebrados presentes en las capturas, recabándose datos de las condiciones oceanográficas del caladero.

Las campañas de arrastre de fondo permiten conocer de cerca las poblaciones pesqueras explotadas. Sus resultados inciden en la correcta gestión de los caladeros. En este caso, el Consejo Científico de NAFO utilizará la información del Vizconde de Eza para evaluar los recursos de interés para nuestra flota. ■

ANA DÍAZ

CURSO DE VERANO CEI-MAR

# La mar de oportunidades



El Campus de Excelencia Internacional Global del Mar (CEI-Mar) de la Universidad de Granada celebró del 20 al 25 de julio su II Curso de Verano “Costas de Andalucía 2020”. La crisis del coronavirus ha obligado a que esta segunda edición se realizara por vía telemática. En la inauguración del encuentro, que reunió a más de 200 participantes procedentes de distintos países, estuvieron presentes los rectores de las universidades públicas de Almería, Cádiz, Granada, Huelva y Málaga. Durante una semana los diferentes ponentes analizaron los temas con mayor proyección de futuro y empleabilidad de la Economía Azul.

**L**a costa es un lugar de desarrollo sostenible lleno de oportunidades económicas para numerosos sectores, de ahí que sean bien recibidas las ocasiones que favorecen encuentros entre universidad

y empresas como es el caso del II Curso de Verano “Costas de Andalucía 2020” que celebró en julio el Campus de Excelencia Internacional Global del Mar (CEI-Mar) con la participación de cinco centros universitarios andaluces.

Las Universidades de Almería, Cádiz, Granada, Huelva y Málaga organizaron una serie de jornadas en las que docentes, científicos y empresarios dieron a conocer a los alumnos las amplias oportunidades que el mar les ofrece para sus investigaciones y para su futuro profesional.

### **LABOR DOCENTE Y CIENTÍFICA**

En la inauguración del curso, Francisco Piniella, rector de la Universidad de Cádiz y presidente de la Fundación CEI-Mar aseguró que la ocasión daba continuidad a la “labor docente y científica” desarrollada por las universidades y que sería “el germen de nuevas sinergias y proyectos”.

Por su parte, el rector de la Universidad de Almería, Carmelo Rodríguez, destacó que el conocimiento del sector pesquero puede “mejorar el desarrollo de la sociedad” y M<sup>a</sup> Antonia Peña, rectora de la Universidad de Huelva, se felicitó por el trabajo conjunto realizado por las universidades andaluzas para llevar a cabo proyectos “de excelencia internacional reconocida”, como éste.

Según el coordinador general del Campus del Mar, Juan José Muñoz, el objetivo es “mejorar la docencia, despertando vocaciones marinas y haciendo que el mar forme parte del conocimiento científico desde todas las perspectivas posibles”.

Cada universidad presentó una conferencia principal, seguida de un debate y una mesa redonda entre los ponentes, para finalizar con la participación de los alumnos.

La Universidad de Granada, organizadora del curso, inauguró el encuen-

**Más de 200 personas de diferentes nacionalidades participaron en el curso**

tro y centró su jornada en un tema de gran actualidad, como es “La farmacia del mar”. La Universidad de Málaga puso en valor las “Oportunidades del turismo azul como herramienta de desarrollo local”. Correspondió a la Universidad de Huelva presentar el “Aprovechamiento de las energías del mar”. La Universidad de Almería trató las “Sinergias del Sector Pesquero con otros agentes de la Economía Azul”, destacando la transferencia e investigación en acuicultura, y la Universidad de Cádiz clausuró el seminario con una jornada



La explotación de los recursos mineros del fondo del mar es una opción para la ingeniería



dedicada al “Transporte marino y las ingenierías del mar”.

## FÁRMACOS Y RENOVABLES

Los productos naturales desempeñan un papel fundamental para el descubrimiento de fármacos ya que ocupan un espacio químico único respecto a los productos sintéticos. Además, poseen una potencia y selectividad derivadas de una amplia selección evolutiva.

Según los científicos, existen muchas fuentes naturales no exploradas de nuevos compuestos. Los recursos naturales se han utilizado a menudo como el punto de partida para el desarrollo de nuevos candidatos a fármacos, ya que poseen estructuras moleculares privilegiadas, modelo para la síntesis de derivados biológicamente activos.

En tiempos de la pandemia de la Covid-19, el mar puede inspirar el desarrollo de un fármaco contra el coronavirus, ya que la biodiversidad marina es tan potente que genera moléculas que podrían ser la base de un futuro fármaco.

Actualmente existen pocos productos naturales marinos de uso clínico y la inversión que hay que hacer hasta el desarrollo comercial de un medicamento, en tiempo y en recursos económicos, es cuantiosa.

Durante el seminario, los especialistas explicaron los ocho principios marinos que han originado medicamentos contra el cáncer, antivirales y otros para combatir dolores neuropáticos. En España, el laboratorio PharmaMar es pionero



La industria farmacéutica encuentra en los océanos fuente para nuevos fármacos

***El mar puede ser fuente de recursos y principios activos que ayuden a crear nuevos medicamentos***

en este campo. Su fármaco APLIDIN está en una fase II de ensayos clínicos contra el coronavirus. Sus ejecutivos afirman que pronto ofrecerán los resultados de las pruebas realizadas hasta el momento.

Si a nivel biológico el mar tiene un futuro prometedor, también lo tiene a nivel tecnológico. La ingeniería marina despliega un amplio abanico para desarrollarse, no sólo en el campo de la construcción y las reparaciones navales. El transporte marino, la pesca, la extracción de

petróleo y gas pueden ser sectores de interés para esta ingeniería, que tiene grandes posibilidades en el terreno de las energías renovables marinas, los recursos mineros procedentes del mar, la acuicultura, el turismo costero y marítimo y las biotecnologías.

La salud del planeta importa tanto como la de las personas, de ahí que el impulso a las energías limpias y renovables pueda ser la solución para el cuidado medioambiental de la Tierra. El entorno marino ofrece grandes posibilidades de desarrollo energético. Son conocidos los parques eólicos marinos, como los existentes en la Bahía de Cádiz o en la costa occidental de Huelva.

***La energía de las olas es cinco veces más concentrada que la energía eólica y entre 10 y 30 veces más que la energía solar***

Pero hay otros tipos de energía menos conocidos, con tecnologías incipientes y gran potencial de desarrollo, como por ejemplo la energía de las olas o undimotriz, la energía de las mareas o mareomotriz, la energía de gradientes térmicos marinos (OTEC), la energía de las corrientes marinas o la energía osmótica o de gradientes salinos.

Según los participantes en este encuentro, la energía de las olas es cinco veces más concentrada que la energía eólica y entre 10 y 30 veces más aún que la solar. Por otra parte, la intensidad media de esta es de 100-200W/m<sup>2</sup>, la eólica tiene una intensidad de entre 400-600W/m<sup>2</sup> y la energía de las olas



El mar ofrece numerosas opciones de energía limpia



El gas natural licuado está detrás de una navegación sostenible

## Otros campos de interés

La pesca, la acuicultura y el turismo también ofrecen grandes oportunidades a los inversores. España y Europa tienen un problema nutricional de salud pública. El 60% de la población no ingiere las cantidades recomendadas de Omega-3 (DHA) y está sobrealimentada y malnutrida. La pesca y la producción acuícola de peces, mariscos y algas son una necesidad. “No es una cuestión de futuro sino de presente”, dijeron.

A juicio de los asistentes, tener una potente industria productora de alimentos acuáticos nos proporciona seguridad alimentaria e independencia nutricional. Actualmente mantenemos una balanza comercial negativa. El 70% del pescado y el marisco que consumimos en la Unión Europea procede de terceros países, por lo que el desarrollo de proyectos que mejoren la capacidad productiva o extractiva respetando el medio ambiente es primordial.

Pese a que todo es mejorable, contamos con un sector tecnocientífico potente y la transferencia de conocimiento científico existe. La estrecha relación cultural que nos une a Iberoamérica puede ser una puerta de salida a la exportación de este conocimiento. Representantes del centro de investigación andaluz CTAQUA o del Instituto Español de Oceanografía de Fuengirola explicaron el valor de la transferencia de conocimiento y cómo estas instituciones asesoran a las administraciones en materia de pesquerías y protección del medio marino.

También se dieron a conocer en el curso proyectos como el de las cajas verdes de la Junta de Andalucía, que son equipos de geolocalización instalados en las embarcaciones o el de seguimiento y mejora de las pesquerías del Golfo de Cádiz, de la Fundación WWF y la Sociedad para el Desarrollo de las Comunidades Costeras (SOLDECOCOS).

entre 2-3KW/m<sup>2</sup>. Cádiz y Almería son zonas con gran potencial para el desarrollo de la energía undimotriz, cuyos captadores pueden ubicarse en zonas onshore (aisladas o en diques), nearshore (entre 10 y 40 metros) apoyados en el fondo marino o también en instalaciones flotantes y offshore (a más de 50 metros) en instalaciones flotantes y sumergidas.

## APUESTA POR EL GAS NATURAL

Los ponentes hablaron del gas natural como sustituto del petróleo en el transporte marítimo. “Las operaciones de bunkering de Gas Natural Licuado (GNL) se están triplicando en nuestro país”, dijeron al explicar el proyecto LNGHIVE. Se trata de una estructura flexible de bunkering de gas natural ubicada en la Bahía de Algeciras. El ferry “Bahama Mama” de Balearia, cuya remotorización para navegar mediante GNL está a punto de acabar, tuvo aquí su primer *bunkering*.

El mundo del transporte marítimo va a experimentar un gran cambio con estos sistemas de propulsión de buques, más limpios, que también beneficiarán a las estructuras portuarias al hacerlas más sostenibles. El gas natural permite reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta un 85% y eliminar las de azufre. El parque de vehículos que usa GNL en España está en continuo crecimiento cerrándose el año 2019 con 22.814 unidades, un 60% más que en el ejercicio anterior. ■

ANA DIAZ





***#YoTeProtejo***



*La gente del mar te pedimos que uses la  
mascarilla para protegernos todos*

*Frenemos juntos a la Covid19*

**Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, FNCP.**



DIRECCIÓN PROVINCIAL DE ILLES BALEARS

# Paraíso náutico

Visitar las diferentes Direcciones que el ISM tiene diseminadas por todo el territorio nacional permite observar cómo un servicio aparentemente igual tiene distintas peculiaridades dependiendo de la ciudad donde se ubique y así, la Dirección Provincial de Illes Balears, situada en uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, toca todos los palos: pesca, transporte de personas y mercancías, cruceros, pescaturismo, acuicultura y por supuesto náutica recreativa, cuya estacionalidad marca las pautas del trabajo en la Dirección.

**E**l Instituto Social de la Marina en la Comunidad Autónoma de Illes Balears desarrolla su actividad en el ámbito territorial de las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera. En los últimos diez años la población insular se ha incrementado en casi un 10

***Baleares ha logrado el equilibrio entre los segmentos marítimos***

por ciento, a principios de 2020 había censadas 1.171.003 personas, teniendo la tasa de incremento poblacional más alta de España. Mayor aún es el porcentaje de residentes extranjeros, actualmente 219.684 expatriados residen en estas islas, el 18,8 por ciento de





***La Dirección Provincial de Illes Balears está emplazada en el puerto pesquero a escasos metros del centro histórico y de la catedral gótica***

la población, siendo la tasa más elevada de España. Marroquíes, italianos, alemanes y británicos eligieron Baleares para vivir y trabajar.

Paralelamente, el colectivo total del Régimen del Mar en Baleares se encuentra estabilizado en torno a los 2.550 trabajadores, si bien en los últimos años, se ha detectado una ligera tendencia al alza. El grueso de los afiliados se concentra en los puertos de Palma (49,51%), Ibiza-Formentera (22,42%) y Porto Cristo (10,61%). Siendo especialmente escasa la afiliación de mujeres, que suponen el 16,98% del total de trabajadores activos, frente al 83,02% que representan los hombres.

Por nacionalidades el 94,49% de los afiliados son de nacionalidad española, el 1,78% del total de afiliados son trabajadores de la Unión

Europea y el 3,72% extracomunitarios, la mayoría de ellos procedentes de Marruecos.

Illes Balears tiene una gran dependencia estacional sujeta a la temporada turística, lo que focaliza la mayor demanda de gestiones, por parte de los afiliados, en los meses previos al verano.

**ESPACIO COMPARTIDO**

La Dirección Provincial está ubicada en el puerto de la ciudad de Palma, en Mallorca, y de ella dependen seis direcciones locales situadas en cuatro islas diferentes. Dispone de un edificio de tres plantas, completamente reformado en el año 1996 para adecuar las instalaciones a las nuevas necesidades del sector.

Los espacios destinados a hospedería y centro de salud se ampliaron y modernizaron para ser transferidos a la comunidad autónoma por lo que actualmente el edificio, titularidad del ISM, se comparte



Tres plantas compartidas con diferentes administraciones





La insularidad y la estacionalidad marca los ritmos del personal

con la Conselleria de Affers Socials y Esport y con el Instituto Balear de Salud.

Porto Cristo y Alcudia disponen de direcciones locales, edificios compartidos con las cofradías de pescadores locales. Todas las direcciones realizan servicios integrales a los afiliados al REM.

35 personas componen la plantilla total destinada a atender a la gente del mar en Baleares, un personal que se desdobra, si eso es posible. Como ocurre en la mayor parte de la Administración la tasa de reposición de trabajadores es prácticamente nula y la edad de un gran porcentaje de funcionarios se aproxima a la jubilación. En Baleares el 22,85% de la plantilla supera los 60 años.

El escaso número de personal hace de la necesidad virtud y unas direcciones apoyan a otras en los

**Con la misma plantilla sanitaria, en los últimos 10 años Baleares ha recibido un 56,64% más de solicitudes de reconocimientos médicos de embarque marítimo**

servicios, lo que implica desplazamientos semanales de gran parte del personal en las islas y entre ellas.

“En estas condiciones –afirmaba el director provincial- realizar el trabajo existente y asumir el notable incremento experimentado en las áreas de Formación y Sanidad Marítima, así como los nuevos retos de la administración electrónica en el resto de las áreas, sólo ha sido y es posible gracias a la profesionalidad, dedicación y actitud de todas las personas que forman parte de la dirección provincial”.

La Dirección Local de Eivissa también está situada a escasos metros del centro y del puerto. El edificio que la alberga actualmente está compartido con la Delegación Insular del Gobierno y la Comunidad Autónoma que gestiona el Club de Pensionistas del Mar y Casa del Mar.

En los últimos años, Ibiza, con solo dos funcionarios se ha visto sobrepasada por las peticiones de formación y reconocimientos médicos de embarque (RME) por lo que se le ha dotado recientemente de un médico y se está a la espera de incrementar la plantilla con otros dos funcionarios más.

La Dirección Local de Maó está integrada en el edificio que la Seguridad Social posee en Menorca, isla de gran actividad comercial y pesquera. La localidad de Ciutadella alberga también una dirección local que comparte espacio con Capitanía Marítima.

La Dirección Local de Formentera está situada en el puerto de Savina.

La isla carece de aeropuerto por lo que el acceso se realiza exclusivamente por vía marítima. Por sus muelles pasan al año más de un millón de pasajeros. El edificio en este caso también se comparte con la Comunidad Autónoma, Cofradía de Pescadores y Autoridad Portuaria.

## SITUACIÓN ACTUAL

En la última década, la flota pesquera balear se ha ido reduciendo progresivamente, con una pérdida de embarcaciones sostenida superior al 1% anual, alcanzando una re-

ducción en este periodo del 11,35% en buques y del 8,13% en pescadores. Las cofradías reportan un descenso en el volumen de captura del 25,19%. Actualmente la flota la componen pequeñas embarcaciones de arrastre y artes menores con licencias de pesca multiespecie de más de 150 especies comerciales.

Dentro del sector pesquero, a principios de 2020, el REM tenía en Baleares 252 autónomos, 181 afiliados por cuenta ajena y 109 portuarios. El mayor número de afiliados pertenece al sector turístico

## El decano cercano

El economista José María González, natural de León, desembarcó en Mallorca en 1990 para hacerse cargo de la Dirección Provincial del ISM en Baleares. En noviembre se cumplen 30 años desde su llegada como gestor del ISM en las islas, lo que le convierte en el decano de todos los directores del Instituto.

En un principio su mayor preocupación se centró en optimizar al máximo la importante red de edificios titularidad del ISM en las islas, 10 casas del mar y una Escuela de Formación Profesional náutico-pesquera, así como en potenciar

la presencia del Instituto en todas las islas, en particular en lo referente a las áreas de Formación y Sanidad Marítima.

Desde entonces muchas y diferentes circunstancias han sobrevenido, en la actualidad después de culminar el proceso de transferencias a la comunidad autónoma y de traspasar la titularidad de los inmuebles a la Tesorería General de la Seguridad Social, todos los edificios están compartidos con otras administraciones autonómicas y locales dando por concluido el objetivo inicialmente marcado y asentando las bases de una excelente relación con todas las instituciones.

El nuevo reto ahora se centra en atender una demanda clásica del colectivo de trabajadores del sector marítimo-pesquero balear como es la creación de centros permanentes de Sanidad Marítima en todas las islas. Potenciar el servicio en Ibiza-Formentera también permitirá mejorar la asistencia en la isla de Menorca, hasta que las disponibilidades presupuestarias permitan la creación de un centro también en Mahón.

A lo largo de estos años el hilo conductor de su gestión ha estado marcado por la cercanía: “Estoy coordinado con las cofradías, los pescadores saben que tienen línea directa conmigo y mantengo excelentes relaciones con todas las administraciones porque considero que todo el sector está interconectado y es necesario el máximo nivel de entendimiento y cooperación”.





La pesca pierde afiliados que gana la náutica

dedicándose al mantenimiento de servicios e infraestructuras, vigilancia de espacios marítimos protegidos, limpieza del litoral, salvamento, marineros de clubs náuticos y escuelas de buceo deportivo. Además muchos pescadores alternan esta afiliación con trabajos en tierra. Estas altas y bajas estacionales incrementan siempre el trabajo en las oficinas del ISM.

A la estacionalidad e insularidad hay que añadir factores ajenos al ISM que inciden directamente en el servicio como la climatología o los horarios de vuelos y ferrys. Palma cuenta con el único Centro de Sanidad Marítima de la Comunidad, lo que obliga al personal a continuos desplazamientos, en

### **Illes Balears es la Comunidad que presentó un mayor número de solicitudes de ERTE**

un intento de realizar a tiempo los reconocimientos médicos. La plantilla está compuesta por cinco médicos, cuatro enfermeras y dos auxiliares para atender a las cuatro islas.

El área de formación ha experimentado en los últimos años un crecimiento exponencial, por las expectativas laborales que las Islas Baleares ofrecen, convirtiéndose, junto con Sanidad Marítima, en el área de mayor actividad y que requiere mayor esfuerzo por parte de toda la Dirección Provincial.

En 2019 Baleares recibió 2.853 solicitudes de formación, siendo la segunda provincia de España en cuanto al volumen de solicitudes, solo superada por Tenerife.



Estos datos representan cifras registradas durante 2019 y muestran la fotografía habitual del afiliado al Régimen del Mar en Baleares.

### ANNUS HORRIBILIS

2020 es un año atípico sin apenas turismo, principal fuente de ingresos insular. La pandemia generada por el Covid 19 provocó hasta julio el cierre casi total de la náutica y el transporte de pasajeros lo que ha propiciado que Baleares ostente un triste record, es la Dirección Provincial con un mayor número de ERTE. Hasta septiembre se habían recibido 1.468 solicitudes de desempleo de las 9.501 que se han registrado en toda España, le sigue Las Palmas de Gran Canaria que ha presentado 1.310 expedientes de regulación.

En julio y agosto la situación dio un giro de 180°, los alquileres de embarcaciones crecieron un 300% y las escuelas náuticas recibieron el doble de solicitudes de cursos para obtener licencias de navegación recreativa, conocidas como Titulín, así como un 25% más de solicitudes para patrón de embarcación de recreo respecto, a la misma época de 2019. Pero a pesar de estos datos positivos, el sector no confía en que a final de año, el cómputo global se aproxime de cerca a las cifras habituales.

En los últimos 20 años han proliferado en Baleares las escuelas de formación náutico-pesquera tanto públicas como privadas homologadas, lo que a su vez ha favorecido un aumento superior al 50 por ciento de las solicitudes de RME necesario para toda persona que desee trabajar en el sector, a la par que han ido surgiendo

## DATOS DE AFILIACIÓN EN ILLES BALEARS

AFILIADOS ACTIVOS (Empresas REM)	GRUPO 1°	Cuenta Ajena	Mercante	539
			Pesca	8
			Estiba	117
			Otros	533
		C. Propia	120	
	<b>Total Grupo 1°</b>			<b>1.317</b>
	GRUPO 2°	Cuenta Ajena	Grupo 2°A C. Ajena	21
			Grupo 2°B C. Ajena	1.011
		Cuenta Propia	Grupo 2°A C. Propia	8
			Grupo 2°B C. Propia	34
<b>Total Grupo 2°</b>			<b>164</b>	
GRUPO 3°	Cuenta Ajena		51	
	Cuenta Propia		203	
	<b>Total Grupo 3°</b>			<b>254</b>
<b>TOTAL AFILIADOS ACTIVOS</b>			<b>1.735</b>	
OTRAS SITUACIONES				<b>2019</b>
	Desempleo			<b>785</b>
	Cese de Actividad			<b>0</b>
	Asistencia Sanitaria Emigrantes			<b>36</b>
	Asistencia Sanitaria Emigrantes			<b>0</b>
	Asimilados al alta			<b>0</b>
	<b>TOTAL AFILIADOS OTRAS SITUACIONES</b>			<b>821</b>
<b>TOTAL AFILIADOS 2019</b>			<b>2.556</b>	

**Tener presencia en las cuatro islas permite una mayor proximidad con el afiliado**

nuevas actividades náuticas ligadas al turismo. Todo esto propicia que cada año entre los meses de febrero y junio se produzca una hiperinflación de la demanda de reconocimiento médico y formación al ISM y no solo de residentes, ya que numerosos ciudadanos de otras comunidades y de la UE acuden ante la posibilidad de encontrar trabajo en la múltiple oferta turística, pesquera o mercante que esta comunidad ofrece. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO  
TEXTO Y FOTOS

# Nuevo Acuerdo Marco de la estiba

A los pocos días de conocerse las multas con que la CNMC sancionaba la versión anterior del convenio, las partes llegaron finalmente a un acuerdo que podría desbloquear la situación. El V Acuerdo Marco de la Estiba todavía tendrá que pasar por la CNMC antes de ser presentado al Ministerio de Trabajo.



**E**l pasado 25 de septiembre se firmó de manera telemática el V Acuerdo Marco entre la patronal Anesco y la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, CCOO y UGT. Según una nota emitida por la Coordinadora, “este acuerdo sectorial de la estiba, que tan arduo ha sido consumir, comenzó su andadura en 2017, obedece a la clara voluntad de las partes de alcanzar un marco normativo consensuado que dé estabilidad al sector y respete las exigencias descritas en el Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, y en el Real Decreto-ley 9/2019, de 29 de marzo”. Añade que la firma es una gran noticia para el sector “ya que se trata de una norma que protege los derechos de

los trabajadores sin vulnerar las exigencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)”.

Unos días antes de la firma, Competencia multó con 77.000 euros a patronal y sindicatos por prácticas anticompetitivas. La sanción llegaba a 66.000 euros para Anesco y se quedaba en 4.000 euros para CTM, 2.000 para CCOO y para UGT, y 1.000 para CIG, ELA y LAB. El Real Decreto-Ley 8/2017, de 12 de mayo, estableció la libertad de contratación de estibadores y abrió la puerta a la conversión de las sociedades anónimas de gestión de trabajadores portuarios (SAGEP) en empresas de contrato temporal, bautizadas como Centros Portuarios de Empleo. Pero patronal

y sindicatos impusieron “severas condiciones a las empresas que optasen por ejercer su derecho de separación de la SAGEP”, poniendo en cuestión los esfuerzos gubernamentales por liberalizar el sector, según la CNMC.

En el IV Acuerdo Marco de la estiba empresas y sindicatos acordaron la obligatoriedad de contratar trabajadores de las SAGEP para, según Anesco, garantizar el empleo y “preservar la estabilidad laboral”. La CNMC considera que así se impedía una competencia efectiva al limitar la libertad de las empresas. No obstante, dado que estaba en proceso el V Acuerdo Marco ahora firmado, el organismo valoraba la voluntad de alcanzar un acuerdo y por eso estableció multas “simbólicas”. ■

## Más intercambio que cuota

Los intercambios de cuota de rape negociados con Francia, Bélgica y Países Bajos permiten a la flota española doblar sus posibilidades de captura en la zona de “Gran Sol”, respecto a la TAC (total admisible de capturas) asignada inicialmente para este año, hasta alcanzar 3.007 toneladas (t).

Primero fueron 758 toneladas y el mes pasado otras 727 las adicionales logradas por intercambio de cuota para capturar rape, cantidades que se suman a las 1.296 t asignadas inicialmente en las negociaciones llevadas a cabo en el Consejo de Ministros de Pesca del pasado diciembre.

Según apuntan desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, “las negociaciones llevadas a cabo por la administración española han permitido aumentar en más de un 100% las capturas autorizadas”. En total, se podrán pescar 3.077,9 toneladas, contando con las más de 310 de la

flexibilidad anual que permite sumar el 10% de la cuota anual.

Esta cantidad de cuota adaptada está totalmente en línea con las de temporadas anteriores y, tal como aseguran desde el MAPA, “será suficiente para alcanzar capturas, incluso superiores a éstas”, a lo que se añade “la posibilidad de hacer uso del mecanismo de cesiones temporales de cuota entre los barcos y asociaciones” y asegurar así una planificación de la actividad empresarial.

Estos acuerdos beneficiarán a la flota del Cantábrico Noroeste, especialmente a Galicia, además de Asturias, Cantabria y País Vasco. ■



## BREVES

### Promoción en el exterior

El pescado es uno de los productos “made in Spain” que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación promocionará en el exterior en la campaña “Spain Food Nation”. La iniciativa, fruto del compromiso adquirido por el departamento que dirige Luis Planas y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, trata de ayudar a los sectores más afectados por la crisis sanitaria y por la subida de aranceles por parte de EEUU. La campaña promocionará en 20 países los productos españoles, incidiendo en la sostenibilidad de la producción. Se dirige a profesionales y consumidores de alto poder adquisitivo y se difundirá en destacados medios internacionales..

### Puertos, contra la Covid-19

Lanzar un mensaje de seguridad a usuarios y trabajadores de cara al inicio del curso es el objetivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con su anuncio de refuerzo de las medidas que implementarán todas las empresas pertenecientes al Grupo Mitma para contener el virus. En el caso de Puertos del Estado, esta entidad se ha encargado de la compra de mascarillas FFP2 que se han repartido entre los trabajadores del sector público y miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Además, las autoridades portuarias, dentro de su autonomía de gestión, han tomado medidas de seguridad físicas: reforzamiento de medidas de limpieza e higiene y desinfección de las zonas comunes, mantenimiento de distanciamiento social, mamparas de protección, hidrogel, etc.

### Algeciras en el top 20 mundial

Primero de España, quinto de Europa y 17º a nivel mundial. Así cataloga al Puerto de Algeciras el ranking de conexiones directas de servicios de contenedores con otros puertos que elabora la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad). Muy cerca se sitúa el puerto de Valencia, que ocupa la 19ª posición y un poco más adelante Cartagena y Barcelona en los puestos 29º y 30º.





## BREVES

Además, el puerto algecireño se mantiene entre los 50 mejor conectados con un total de 6.000 conexiones en los primeros seis meses del año. El citado ranking sitúa a Shanghai como primero del mundo en conexiones directas con otros puertos a través de servicios de contenedores, con un total de 288 enlaces. Algeciras, con sus 157 conexiones se convierte en el primer puerto del Mediterráneo.

### Seguro de accidentes

El Gobierno ha autorizado la suscripción del convenio entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y el Ministerio de Ciencia e Innovación para el desarrollo del Programa integral de innovación en Salvamento Marítimo (iSAR). Se pretende dotar de tecnología de vanguardia (drones, sensores inteligentes y comunicaciones de alta capacidad en el mar) a las labores de rescate de personas y a las de prevención y respuesta a la contaminación marina. El Programa, que se realizará en Canarias, estará financiado con casi 21 millones de euros procedentes del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

### Primer crucero en Huelva

El 6 de septiembre atracó en el Muelle de Levante de Huelva "La Belle de Cadix", el primer crucero que ha llegado a las costas españolas desde que la pandemia obligó a suspender estos servicios. La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, destacó que "este tipo de ataques responden a nuestra estrategia para impulsar el desarrollo económico de Huelva, mediante la llegada de turistas a través del tráfico de cruceros de pequeño porte y megayates". El sector de los cruceros es uno de los más fuertemente golpeados por la crisis del coronavirus, dada su absoluta paralización en los primeros meses de pandemia. Según los últimos datos de CLIA, correspondientes a 2018, unos 32 millones de personas viajaban en crucero cada año y casi un tercio pasaban por algún puerto español.

## CANARIAS

# Voz a la ultraperiferia

El 10 de septiembre se constituyó la Asamblea General del Consejo Consultivo de las Regiones Ultraperiféricas (CC-RUP). El presidente de la Federación Regional de Cofradías de Pescadores de Canarias, David Pavón, ha sido elegido presidente de su Comité Ejecutivo.



La creación del Consejo Consultivo de las Regiones Ultraperiféricas (CC-RUP) estaba prevista en el marco de la política pesquera común desde el año 2013; sin embargo, la Comisión Europea no autorizó su funcionamiento hasta julio del pasado año. Su finalidad es defender los intereses del sector pesquero y acuícola de las regiones ultraperiféricas ante la Comisión y los Estados miembros.

La entidad, estructurada en una Asamblea General, un Comité Ejecutivo, una Secretaría y cinco grupos de trabajo, está formada al 60% por organizaciones representativas del sector pesquero, de la transformación y comercialización y al 40% por otros grupos afectados

por la política pesquera común pertenecientes a las Azores y Madeira (Portugal), Guadalupe, Martinica, Guayana francesa, Reunión y Mayotte (Francia) y Canarias (España). La consejera de Agricultura, Ganadería y Pesca del Gobierno canario, Alicia Vanoostende, participó en la reunión constituyente de la Asamblea General donde se eligió también a los miembros del Comité Ejecutivo del CC-RUP. David Pavón, presidente de la Federación Regional de Cofradías de Pescadores de Canarias, fue nombrado presidente de este comité.

Para Vanoostende, esta es una buena noticia para la pesca y la acuicultura canarias porque "se acaba de abrir un canal de comunicación directo con la Comisión Europea". ■

## Cultivos de erizo y mejillón

La cofradía de A Coruña ha realizado la primera siembra de erizo en la zona de Hércules. Por su parte, la Universidad de Vigo y ANFACO-CECOPESCA han puesto en marcha el proyecto Musselet con el que se quiere mejorar el cultivo de este bivalvo.

La primera siembra de erizo de mar realizada en Galicia se asienta cerca de la Torre de Hércules. Marineros y biólogos de la Consellería do Mar trasladaron hace unos días desde la rampa de Mera a la península de A Torre 8.000 alevines de esta especie que han depositado en un criadero a cinco metros de profundidad.

Galicia trabaja desde hace seis años en un proyecto para recuperar la especie contabilizando el número de individuos y evaluando los equinodermos en cada zona de explotación. Las investigaciones han demostrado que el área de A Torre estaba bajo mínimos, debido al vertido del “Mar Egeo” que dejó arrasada la zona, sin alimento para las especies.

La Cofradía de Pescadores de A Coruña tiene mucha ilusión en el proyecto porque aparte de intentar recuperar la especie, “ha unido a profesionales, administraciones y empresa privada”, según Felipe Canosa, patrón mayor de la Cofradía.

Por su parte, la Universidad de Vigo y ANFACO-CECOPESCA han puesto en marcha el proyecto “Musselect” para mejorar las condiciones de cultivo de mejillón. La disponibilidad de semilla natural es suficiente para cubrir la demanda de los productores pero el progresivo aumento de la temperatura del mar y su acidificación amenaza la producción en las Rías gallegas que alcanza de media las 230.000 toneladas al año. ■



## BREVES

### Alianza hispano-lusa

La industria transformadora de conservas de pescados y mariscos de la Península Ibérica ha renovado su compromiso para potenciar la competitividad del sector. La firma del convenio entre la asociación española ANFACO-CECOPESCA y la Asociación Nacional de los industriales de Conservas de Pescado de Portugal (ANICP) tuvo lugar el pasado 18 de septiembre, en Oporto, en el marco de la reunión bilateral anual que ambas organizaciones mantienen. Los firmantes del acuerdo piden a las Administraciones apoyo a los intereses del sector para minimizar los efectos negativos en la viabilidad socioeconómica y la competitividad en el mercado globalizado en el que opera.

### Millor quín

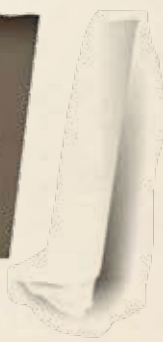
La organización de productores pesqueros de Mallorca presenta la marca colectiva “Millor quín, el millor peix i marisc d'aquí”. Se trata de una herramienta que ayuda a diferenciar el pescado procedente de pesca costera artesanal de prácticas sostenibles del producto foráneo, garantizando el grado máximo de frescura y calidad. Después de más de dos años de intenso trabajo Millor quín dispone dos certificados ISO y un manual de buenas prácticas, con especificaciones técnicas de los productos pesqueros, dirigido tanto a productores como consumidores.

### Marisqueo en Noia

La apertura de la campaña marisquera en Noia contó con la presencia del presidente de la Xunta y la conselleira do Mar de Galicia. Cerca de 1.500 productores faenaron con todas las medidas de seguridad impuestas por las autoridades sanitarias. Hay mucho berberecho pequeño y mucha almeja japónica. El berberecho más caro, el de primera, llegó a los 20 euros/kilo mientras que la almeja alcanzó los 10,75. Tras visitar la lonja de Testal y hablar con los productores, Núñez Feijóo destacó el compromiso de la Xunta con uno de los sectores económicos más productivos de Galicia, generador de 8.000 empleos y una facturación cercana a 90 millones de euros. ■



Hace 50 años...



## Huelva, cuna de tres especies excepcionales: gamba, langostino y cigala



Cinco mil hombres y doscientos cincuenta barcos se dedican a la pesca

El puerto de Huelva es uno de los más importantes del litoral español y atiende a una serie de necesidades de aquella zona. Allí atracan barcos de cabotaje; barcos para la carga de minerales de los yacimientos de Tharis y de Riotinto; barcos petroleros para la refinería instalada en las afueras de la ciudad y barcos pesqueros.

La flota pesquera onubense es importante y está compuesta por unas doscientas cincuenta embarcaciones de todos los portes, que dan ocupación a unos cinco mil hombres entre las faenas del mar y las

de lonja. Las embarcaciones son desde las pequeñas que pescan en la misma costa a las llamadas “cabo Blanco” que están fuera de puerto un mes, casi siempre en la costa occidental de África; los bacaladeros, que trascurren meses en aguas de Terranova; los barcos de costa, que hacen estadias de una semana, y los

*Las buenas gambas se distribuyen ya cocidas a trescientas cincuenta pesetas el kilo*

del tipo “estefanet”, que permanecen ausentes de Huelva quince días.

### MARISCOS DIFERENTES

Entre los mariscos que dan fama a Huelva hay que citar tres clásicos de la mayor importancia: gambas, langostinos y cigalas. Tres verdaderos aristócratas de la buena mesa, que cada día alcanzan mayor estimación y más alto precio.

Las subastas de marisco en lonja se producen a partir de las nueve de la mañana. Desde las seis hasta esa hora se trajinan los pescados. Al contrario de lo que sucede en otras lonjas, como las gallegas, en Huelva se subasta al alza. Cuando el encargado de la subasta considera que la mercancía alcanzó su precio máximo posible, lo adjudica. (...)

Pese a la aparente riqueza que esta pesca y sus precios significan, en la actualidad no soplan buenos aires para las gentes que viven de este quehacer. Los expertos hablan de crisis; porque las buenas especies se agotan; la competencia en los caladeros es cada día mayor y también los son las inversiones que la construcción de modernos barcos pesqueros exigen. Pero esto es harina de costal diferente. Quede anotado como contrapunto de la vitalidad que evidentemente se observa luego de permanecer unas horas en la lonja y el puerto pesquero de Huelva.

Jorge-Víctor Sueiro



## Gran número de buques no alcanza un mínimo de equipos de seguridad

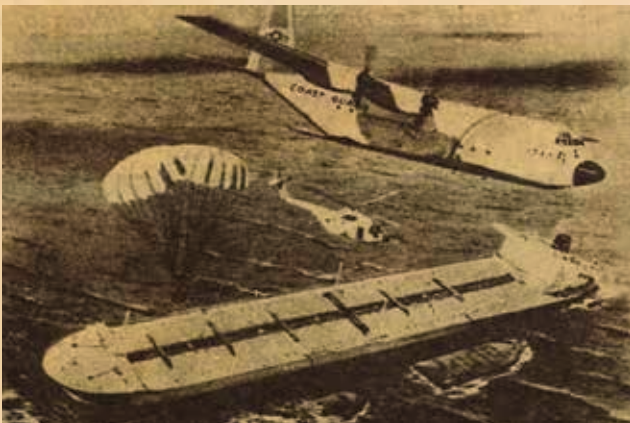
Los prácticos portuarios están preocupados ante el gran número de buques que no alcanzan un mínimo de equipos “estándar” de seguridad, con escalas molinetes que funcionan mal, inadecuados equipos de marras y malas tripulaciones. Se puso esto de manifiesto en la asamblea desarrollada por los países miembros de la E.M.P.A., en la ciudad alemana de Kiel, según ha informado al regreso de la misma el práctico del puerto de Santa Cruz de Tenerife, don Ricardo Ge-

novés, que ostentaba la representación de los prácticos españoles. El señor Genovés ha facilitado a la prensa una nota en la que se contienen los principales acuerdos de la referida Asamblea, que estudió los problemas de diferentes países, en especial el de los prácticos de Suecia, cuyo país dificulta el derecho a una negociación democrática, al parecer, las autoridades suecas han hecho todo lo posible, no solo por negar todos sus derechos a los prácticos, sino también

para suprimirlos. La posición de los prácticos suecos se hizo de tal modo intolerable que hubieron de adoptarse medidas extremas y presentar el caso ante la Comisión Europea de Derechos Humanos.

En cuanto al tema de los buques con déficit de equipos de seguridad, se acordó realizar informes, para que sean distribuidos entre los prácticos y estén prevenidos cuando uno de ellos arroje al puerto en el que prestan sus servicios.

### Proyecto contra la marea negra



El presidente Nixon solicitó al Congreso la aprobación de una ley que amplíe los cometidos del servicio norteamericano de guardacostas, a fin de proteger el litoral estadounidense contra las mareas de petróleo. Lo que se pretende es que pueda hacerse lo que tan bien se ve en el dibujo: unidades guardacostas reaccionan ante el desastre ocurrido a un petrolero imaginario, lanzando depósitos extra, mangueras, bombas para achicar la mancha...

### Un huevo en el Atlántico

Toda la prensa lo ha publicado, pero para nosotros sigue siendo noticia: en la isla de La Palma, científicos españoles han lanzado un huevo al Atlántico (nos resistimos a hacer el chiste diciendo que “han puesto un huevo”) de plástico, dotado de instrumentos de observación y una cámara fotográfica, cuyo objetivo capta el exterior desde el punto negro del huevo que puede verse en el documento gráfico. Tiene tres metros de largo y se mueve a impulsos de olas y corrientes.



**Sanidad Marítima**

# Rastreadores de Covid 19

Combatir una pandemia no es una tarea sencilla ya que implica no sólo prevenir y curar, sino también evitar que se dispare en una escala masiva. En esta última actividad, según la Sociedad Española de Epidemiología son claves los equipos de rastreadores, una figura primordial en esta nueva normalidad por la pandemia de Covid 19. Pero ¿quiénes son y cómo trabajan?



Cada comunidad autónoma diseña y coordina los equipos de rastreadores según sus necesidades.

**L**os equipos de rastreadores están integrados por personal sanitario, epidemiólogos, preventivistas, médicos y enfermeros y en menor número, personas ajenas al sector formadas para esta tarea. Su misión es localizar lo antes posible a las personas que han estado en contacto estrecho con un caso de Covid 19 para que guarden cuarentena y cortar así la propa-

gación del virus. Su labor siempre se adapta a la situación y evolución de cada territorio.

Cada Comunidad Autónoma diseña y coordina los equipos según sus necesidades. No es lo mismo rastrear un rebrote en una gran ciudad, donde se puede estar en contacto con cientos de personas al día, que en una zona rural muy poco poblada. Ni se indaga igual un foco muy lo-

calizado de apenas tres o cuatro personas, que uno de 50 o 100 personas.

## ¿CÓMO TRABAJAN?

Todo comienza cuando la atención primaria detecta un caso con posibles síntomas de Covid 19. Por protocolo ordena la cuarentena y un test PCR para confirmarlo. Pero mientras llega el resultado, el equipo de rastreadores se pone en marcha.

- Primero hablan por teléfono con esa persona para identificar, mediante una entrevista, cómo, cuándo y dónde pudo contagiarse, si llevaba o no mascarilla (un clásico: quitársela durante una comida familiar), si ha viajado. Y también investigan con quiénes ha estado en contacto cercano desde entonces (a menos de dos metros durante al menos 15 minutos y los que en un vehículo, como avión o tren se hayan sentado en un radio de dos asientos del caso positivo.)
- A continuación buscan a esas personas: parientes, amigos o compañeros de trabajo, pero también cuidadores, personal sanitario, clientes en un negocio de cara al público o gente con la que han compartido actividades de ocio.
- Una vez localizados, el rastreador les emplaza a guardar una cuarentena de 14 días en condiciones muy precisas: en una habitación propia, con pocas salidas al resto de la casa si la comparten y siempre con mascarilla. Deben estar siempre localizables. También averiguan si en la vivienda viven personas de riesgo como ancianos o enfermos, o si viven solas y necesitan ayuda de los servicios sociales. Si ven que esa persona no puede confinarse con seguridad, pueden recurrir a un albergue o centro especializado.
- El rastreador hace llamadas periódicas para comprobar que se cumplen todas esas medidas y si dan la cara síntomas como tos, fiebre o dificultad para respirar. En ese caso, se deriva a la consulta médica de inmediato.



- Lógicamente, también se realizan test PCR a estas personas. Si se confirma un contagio, comienza de nuevo la búsqueda de los contactos como al principio del proceso.
  - Si mientras todo esto sucede el test PCR realizado a la primera persona sospechosa de contagio da negativo, se cancela toda la operación. Obviamente, más vale prevenir y considerarlo positivo, por si acaso.
- Se suele comparar a los rastreadores con detectives porque no es fácil desandar los pasos de una persona que se ha movido, ha usado transporte público y ha convivido con mucha gente. Tampoco es fácil recibir una llamada para decirte que tú, o un familiar, o un amigo podéis tener la Covid 19, por eso también hacen de psicólogos. La mayoría de la gente está muy concienciada y coopera sin problema a pesar de que tengan o no síntomas, tienen que volver al confinamiento. A veces se dan situaciones difíciles, como perso-

nas que desconfían de la llamada, pues piensan que es una estafa, o ponen pegas al confinamiento. Los rastreadores tienen que persuadirles y si se encuentran con alguien que se cierra en banda, avisan a las autoridades para que aseguren la cuarentena.

## TECNOLOGÍA ANTIVIRUS

La recopilación y gestión de datos permite actuar con rapidez, por lo que las herramientas informáticas son otra arma rastreadora, además del teléfono. Cada comunidad autónoma elige el despliegue informático que estima más conveniente: las hay que desarrollan sus propios programas de gestión y bases de datos específicas, como La Rioja o Cataluña, y las hay que instalan herramientas gratuitas como el software Go.Data, diseñado por epidemiólogos de la OMS para el rastreo, que ya fue usado y perfeccionado en la pandemia de ébola. ■

**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA  
(MADRID)



## Política de continuidad



Arantxa Tapia, Rosa Quintana, José María Gallart y Elena Seco

La continuidad es el hilo conductor de importantes tomas de posesión en el sector en los últimos meses. La ingeniera Arantxa Tapia ha sido revalidada por tercera legislatura consecutiva como consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco donde se incardina el área de pesca y acuicultura. El sector ha mostrado su apoyo a la continuidad en unos años complicados para la profesión. De la misma manera que ha apoyado la revalidación de Rosa Quintana como consejera del Mar en Galicia, cargo que ocupa desde 2009. Representantes de asociaciones pesqueras afirman que sus conocimientos profundos del sector como bióloga y como gestora son siempre bienvenidos.

### RELEVOS EN EL SECTOR

Por otro lado también ha sido nombrada como directora general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) la ingeniera naval Elena Seco tras la jubilación de Manuel Carlier después de 35 años en el cargo. Elena Seco se incorporó a la Asociación en 1996 ocupando distintos puestos directivos desde entonces. Finalmente reseñar que José María Gallart sustituye a Pedro Maza al frente de la presidencia de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras hasta abril de 2022. Gallart compaginará esta labor con la de gerente de la Asociación de Armadores de Almería. Pedro Hernández y Alonso Abreu ocupan el cargo de vicepresidentes del Mediterráneo y del Golfo de Cádiz, respectivamente. ■

## Oficina en La Línea

En agosto abrió sus puertas la nueva oficina de la Seguridad Social en La Línea de la Concepción en el edificio de la Casa del Mar situado en la Plaza del Sol y compartiendo espacio con el Instituto Social de la Marina. Durante el año en que se han realizado las obras de acondicionamiento, la atención a los más de 107.000 vecinos de La Línea y pueblos limítrofes, se realizaba en Algeciras. Ahora las oficinas se han reubicado en el Barrio de la Atunara de tal manera que el ISM comparte la planta baja de su edificio con el CAISS sin que se alteren los servicios que se prestan a los trabajadores del mar. “Estar en el mismo edificio no nos resta espacio sino que suma servicios al ciudadano, estamos más cerca y evitamos desplazamientos” asegura Francisco Corral, director provincial del ISM en Cádiz. ■

## Jornadas de Celeiro

Celeiro celebrará sus jornadas de difusión del sector pesquero el 20 y 21 de noviembre abordando temas de máxima actualidad de mercados, consumo, medioambiente, biodiversidad y política pesquera. Tras 25 años siendo un simposio de referencia mundial este foro de encuentro y debate se adapta a una situación global completamente alterada por la pandemia del Covid 19 y así, la organización ha optado por un congreso híbrido compaginando el formato presencial y virtual a través de las redes sociales. ■

# CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

## ISLA CRISTINA

AV. Federico Silva Muñoz s/n · ISLA CRISTINA (HUELVA)



## BAMIO

C/ O Salgueiral. 43 - Bamio  
VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA)



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES



El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro





# tus trámites

a cualquier hora, en cualquier lugar



idesde  
tu móvil!

↓ Descárgate la app...

 "Seg-Social Seguridad Social"



idesde  
tu ordenador!

Accede al *Registro Electrónico*  
de la Seguridad Social



idesde  
tu tablet!

así  
de fácil

tú  
decides

<https://sede.seg-social.gob.es>



¡Identificate con Cl@ve Permanente!



MINISTERIO  
DE EMPLEO,  
FORMACIÓN PROFESIONAL  
Y SEGURIDAD SOCIAL

MINISTERIO DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

