

Mar

Nº 613
MAYO 2021

**Tensión en el arrastre
del Mediterráneo**

**El reparto de sardina
no convence**

Día Mundial de los Océanos
Vida y subsistencia




FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR









932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona




LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)











Desembarcar el virus



Nadie dijo que el trabajo en la mar fuera fácil, cómodo o seguro. Se trata más bien de una actividad sacrificada, vocacional y a la que en muchos casos se llega por tradición familiar. La peculiaridad del medio donde se desarrolla la actividad implica unos centros de trabajo móviles -los barcos-, donde el contacto estrecho, los espacios reducidos y, en ocasiones, las prolongadas estancias lejos de casa forman parte de esta singularidad. Una idiosincrasia que, hoy por hoy, en un contexto de pandemia, es también sinónimo de alto riesgo de contagio.

Durante meses, la angustia por la escasez de vacunas ha sido una constante. A medida que los sueros han ido llegando, las Comunidades Autónomas los han ido administrando siguiendo un criterio general, en terminos generales pactado, entre sus colectivos más vulnerables y esenciales. Ahora que el suministro está garantizado, es el momento de demostrar el nivel de implicación de las Administraciones con su gente de mar y, por tanto, de

de mostrar qué prioridad dan a su vacunación. Los casos de Covid a bordo no se han hecho esperar. Buques confinados y pesqueros parados jalonan estos días nuestros puertos, los mismos barcos que, en algunos casos, durante meses se echaron a la mar para abastecer de productos, materias primas y bienes de primera necesidad a toda la sociedad. Trabajadores que estuvieron sin tocar tierra durante meses e incluso sin poder regresar a sus casas cuando les correspondía, a pesar de haber sido considerados profesionales esenciales.

Ha llegado su turno: su salud y la de sus empresas no deberían de esperar más. Proteger a los que han estado ahí -más allá de su procedencia- cuando se les ha necesitado, es una cuestión de justicia. El ISM ya ha facilitado los listados de tripulaciones y Marina Mercante los calendarios de embarque, solo resta que las Comunidades más rezagadas comentan con premura el reto de mantener seguras a sus tripulaciones. ■

La mujer y la mar

Autores y editores: Laura Prego y Raimon Moreno

Mar de Abahi es el nombre de la sociedad artística que forman los dos fotógrafos autores de esta obra en forma de libro autoeditado. Tal denominación resume claramente las intenciones de esta unión de talentos: homenajear a sus madres (Abahi es un acrónimo formado por los apellidos de ambas, Ábalos e Hidalgo) y expresar su pasión por el mar. El libro es fruto de un trabajo de diez años que se plasma en un cuaderno de bitácora escrito con luz. Como ellos explican, lo han hecho "trenzando la poesía con el formalismo

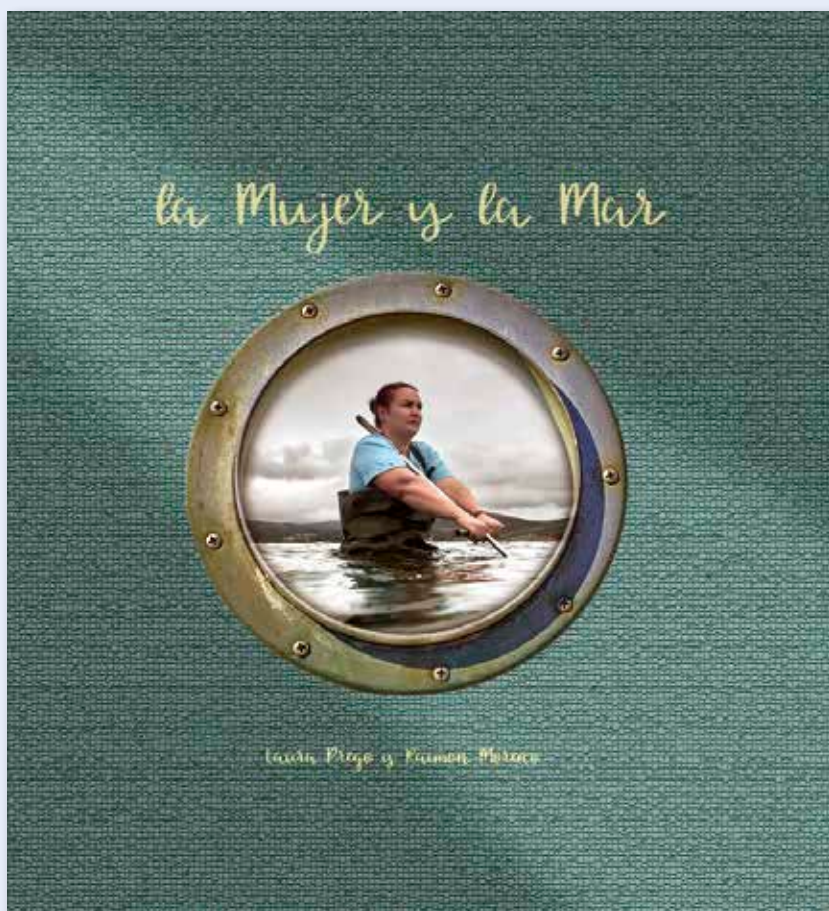
Catorce historias en femenino contadas con imágenes poderosas

documental, porque queremos que conozcáis la belleza de estas mujeres que trabajan en torno a la mar, invisibles a la sociedad, y os enamoreis de su alma -como nos ha ocurrido a nosotros-, un alma de color azul marino".

Alma de mar y cuerpo de mujer reflejados a lo largo de sus más de 200 páginas de imágenes poderosas que narran catorce historias en femenino. Para ello se valen de la mitología griega, nórdica y celta, a partir de las que sus autores van urdiendo los relatos que definen a cada una de ellas: sirenas, diosas celtas y ángeles del mar, Minerva, Nesea y Nereida...

Unas historias sinceras, llenas de belleza y expresividad con una intención clara por parte de sus autores: "Aportar un pequeño grano de arena que ayude a visibilizar lo que hacen y crear cambios de tendencias para favorecer la igualdad".

La propia producción del libro ha sido toda una aventura por el recurso al *crowdfunding* para financiarlo. La acogida del proyecto a través de la plataforma Verkami fue muy positiva y ya a principios de esta primavera la obra vio la luz. La mayor parte de la tirada se destina a los mecenas y las protagonistas de las imágenes, pero un porcentaje se reserva para la venta. Los ejemplares se pueden solicitar a través del correo info@lamujerylamar.com a un precio de 32€, con los gastos de envío incluidos a la península. ■





Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

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/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.

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

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

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

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

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

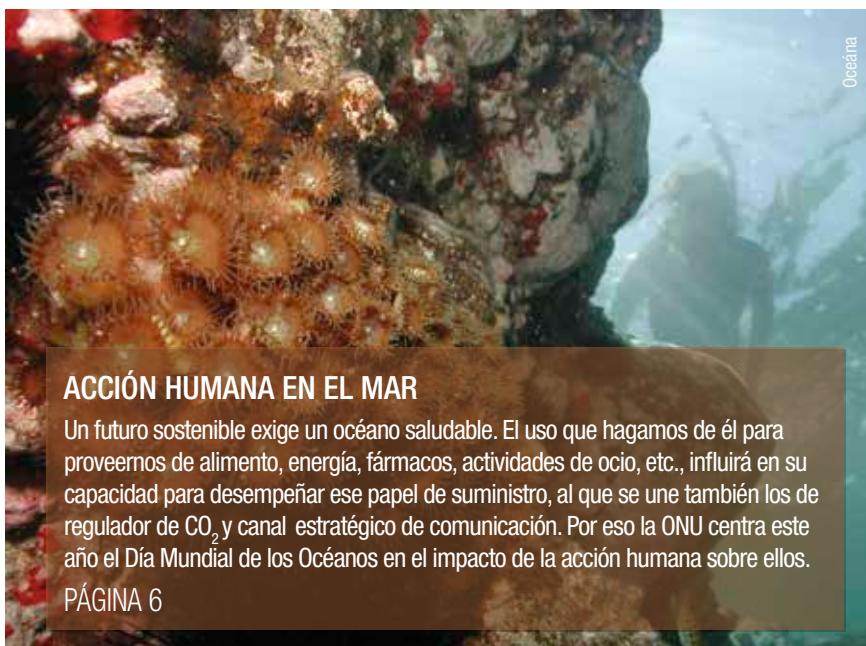
Depósito Legal: M.16516/1963

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.

Descárgala en tu smartphone



Océano

ACCIÓN HUMANA EN EL MAR

Un futuro sostenible exige un océano saludable. El uso que hagamos de él para proveernos de alimento, energía, fármacos, actividades de ocio, etc., influirá en su capacidad para desempeñar ese papel de suministro, al que se une también los de regulador de CO₂ y canal estratégico de comunicación. Por eso la ONU centra este año el Día Mundial de los Océanos en el impacto de la acción humana sobre ellos.

PÁGINA 6

PESCA



Arrastre en el Mediterráneo. La reducción paulatina del esfuerzo enerva al sector de la pesca de arrastre mediterránea.

PÁGINA 22

INVESTIGACIÓN



CREA&MAR. Apuesta por la innovación en productos y envases que alargan la vida útil de los alimentos.

PÁGINA 40

- 12 Summit4Oceans-Sevilla.** Debate internacional sobre economía azul.
- 16 Transporte.** Continúa la escalada de los fletes a nivel global. Los transitarios españoles alertan sobre la situación.
- 28 Sube la cuota de sardina.** A pesar de las buenas perspectivas, el sector disiente el reparto de cuota.
- 34 Tribuna.** El futuro del atún rojo, por Raúl García, de WWF España.
- 36 Control pesquero.** Acompañamos a la patrullera "Alborán" durante su última campaña en el Mediterráneo.

- 46 Expomar.** Nueva edición en Burela con participación de las Administraciones y los agentes del sector pesquero.
- 52 Visita del ministro al CRM.** José Luis Escrivá en los servicios centrales del ISM.
- 54 Museo naval en Ferrol.** Exponav repasa la historia de la construcción naval.
- 62 Hace 50 años.** Los conflictos pesqueros sobre las aguas jurisdiccionales ocupaba nuestras páginas en mayo de 1971.
- 64 Páginas médicas.** Análisis de los avances en medicina de los últimos meses (I).





EL DÍA MUNDIAL DE LOS OCÉANOS ANALIZA EL IMPACTO HUMANO

Palabra clave: sostenibilidad

La abrupta aparición de la pandemia nos hizo poner el foco en la investigación. Si entonces el protagonismo fue para la ciencia, ahora que se divisa un horizonte sin tal amenaza la atención se dirige a cómo gestionar los recursos. Esto se refleja en hitos como el Día Mundial de los Océanos: el año pasado se centró en la innovación y en este 2021 trata sobre “El océano: vida y medios de subsistencia”. ¿Conocemos su aportación a nuestro sustento, a la limpieza de la atmósfera, a la biodiversidad? ¿Somos conscientes del impacto de nuestra acción? Y sobre todo: ¿lo cuidamos para asegurar esta provisión constante que necesitamos?

El océano: vida y medios de subsistencia” es el lema de este año del Día Mundial de los Océanos, que viene celebrándose desde que lo aprobó, en 1992, el Foro Global, un evento paralelo a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Cnumad) que tuvo lugar en Río de Janeiro. Su *leit motiv*, como se señala en la página oficial del evento de Naciones

El mar precisa apoyo porque el hombre extrae más de lo que el medio puede reponer

Unidas, es que “lo que sí sabemos es que el océano ahora necesita apoyo” porque extraemos más de lo que puede reponer. Hablan de un 90% de las poblaciones de peces grandes agotadas y un 50% de los arrecifes de coral destruidos.

Para proteger y preservar el océano y todo lo que sustenta “debemos crear un nuevo equilibrio, arraigado en la verdadera comprensión del océano y cómo la humanidad se relaciona



con él”. En definitiva, la sostenibilidad se presenta como el gran caballo de batalla para los años venideros. El Programa para el Medio Ambiente de la ONU ya lo apuntaba a principios de año con un informe de elocuente título: “Hacer las paces con la naturaleza”. En su subtítulo decía ser “Un plan científico para abordar la triple emergencia del clima, la biodiversidad y la contaminación”, basado en datos de evaluaciones ambientales. Entre la veintena de temas que aborda (entre ellos bioseguridad, cambio climático, bosques, energía, género, economía verde, etc.) había uno específico para océanos y mares. En este apartado se hacía hincapié en que “los océanos están siendo degradados por actividades humanas que dañan la vida marina, socavan las comunidades costeras y afectan negativamente la salud humana”.

ECONOMÍA AZUL

Proponía unas líneas de actuación concretas, entre ellas potenciar las

La ONU afrenta este día tras haber presentado este año dos informes sobre el estado global de los océanos

zonas marinas reservadas, la iniciativa #CleanSeas, la lucha contra la contaminación terrestre, etc. Una de estas áreas de trabajo es la Iniciativa de Economía Azul Sostenible, cuyo objetivo es “facilitar beneficios económicos, sociales y ambientales sostenibles basados en los océanos dentro de los límites planetarios de los océanos y las costas”.

Para ello, entre otros asuntos, plantea una novedosa propuesta que, por una vez, no se dirige a los estados, habituales receptores de los tirones de orejas y llamadas a capítulo de las organizaciones supranacionales, sino a las grandes corporaciones financieras. Se trata de la Iniciativa Financiera del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP FI), una guía para que estas instituciones tomen medidas inmediatas en todas aquellas actividades suyas que tienen un efecto negativo en la salud de los océanos.

La iniciativa entiende que, debido a las relaciones con sus clientes, estas

entidades tienen una gran influencia en el estado del mar, y también tienen el poder de acelerar y ampliar la transformación sostenible de las industrias vinculadas a ellos.

En concreto, se les insta a implicarse en una gobernanza oceánica más amplia participando en asociaciones público-privadas e impulsando acciones para la sostenibilidad.

Eric Usher, responsable de la Unep fi, aseveraba que “el impulso está creciendo a medida que más bancos, aseguradoras e inversionistas se dan cuenta de que sus actividades pueden tener impacto en la salud de los océanos y generar un ciclo de retroalimentación negativa para industrias oceánicas clave como el transporte marítimo, la pesca, el turismo y las energías renovables marinas”.

La ONU insta a las entidades a medir el impacto de sus acciones en el mar en previsión de un retorno negativo

Pesca y acuicultura junto con sus cadenas de suministro, así como puertos, transporte marítimo, energía marina y turismo son, en concreto, los sectores sobre los que emite sus recomendaciones la mencionada guía, basadas en las mejores prácticas de medio centenar de instituciones y expertos pioneros.

SERVICIOS ECOSISTÉMICOS

La suma de la actividad de todos esos sectores se integraría en la consideración de servicios ecosistémicos. A este respecto el experto en Gestión ambiental de mares y costas Ángel Borja, investigador principal de AZTI, explica que una de las líneas de investigación que tienen un enorme campo de desarrollo por delante se refiere al estudio de cómo la biodiversidad se relaciona con los procesos ecosistémicos, sobre todo con los servicios que nos proporciona el medio marino.

“Me refiero a aspectos como el alimento, por ejemplo, la pesca, también el secuestro de CO₂ ante el cambio climático o incluso la pesca recreativa o el disfrutar del medio marino”, añade.

Si la biodiversidad va mal, ese amplio catálogo de servicios ecosistémicos que nos puede proporcionar el medio marino irán, inevitablemente, mal. En consecuencia, se impone estudiar el impacto de cada una de las actividades humanas para evaluar su influencia en la biodiversidad.

Esta es una de las cuestiones señaladas en un artículo de la revista ‘Frontiers in Marine Science’, de la que Ángel Borja es editor, que analizaba los grandes retos para la próxima década en temas de investigación



Plan de Recuperación: el futuro inmediato en España

En el ámbito europeo cualquier proyecto de inversión o mejora pasa, inevitablemente, por la aplicación de los fondos europeos destinados a relanzar las economías tras el devastador efecto de la Covid-19. En España el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) movilizará hasta 28.000 millones de euros. De

ellos, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se encargará de gestionar más de 15.000. A principios de mayo presentó las líneas maestras de sus planes al respecto, que se repartirán en doce acciones de las que al menos seis tienen relación con el medio marino:



CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DE ECOSISTEMAS MARINOS Y TERRESTRES Y SU BIODIVERSIDAD

1.642 millones de €



PRESERVACIÓN DEL LITORAL Y RECURSOS HÍDRICOS

2.091 millones de €



PLAN DE DESARROLLO DE ENERGÍAS RENOVABLES

3.165 millones de €

HOJA DE RUTA PARA EL HIDRÓGENO, UN PROYECTO DE PAÍS

1.555 millones de €



MODERNIZACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

1.070 millones de €



ESTRATEGIA DE POLÍTICA INDUSTRIAL ESPAÑA 2030

850 millones de €



marina. Además de lo mencionado, hablaba de la necesidad de conocer más todo lo que está ocurriendo con el cambio climático, en particular el fenómeno por el que los ecosistemas se van moviendo hacia el norte por el incremento de temperatura.

“Hay que entender mejor estos cambios que están teniendo lugar en el medio marino porque tienen también importancia desde el punto de vista humano. Por ejemplo la pérdida de hábitats, la desaparición de especies comerciales o su traslado a zonas donde ya no somos capaces de pescarlas o encontrarlas”, señala.

EVALUACIÓN DE LOS OCÉANOS

Muchos son los frentes abiertos y mucho lo que queda por conocer. Así lo señalaba también el secretario general de la ONU, António Guterres,

Si la biodiversidad va mal, los servicios que el ser humano saca de ahí se verán afectados

el pasado mes de abril en la presentación del II Informe Oceánico Mundial de esta institución (World Ocean Assessment, WOA por sus siglas en inglés): “Una mayor comprensión del océano es esencial para que el mundo se recupere mejor de la pandemia de Covid-19 y logre los objetivos acordados sobre desarrollo sostenible y acción climática”.

El estudio, que revisa periódicamente el estado del medioambiente marino y también sus aspectos socioeconómicos, advierte de que muchos beneficios que proporciona el océano se ven cada vez más socavados por la acción del hombre.

En el grupo de 18 expertos de todo el mundo que han liderado la elaboración de este segundo WOA se encuentra el investigador del Instituto Oceanográfico Español Carlos Gar-

cía Soto, que tras la presentación del trabajo declaraba que “vivimos un momento de crisis oceánica global en múltiples frentes cuya solución requiere del esfuerzo de todos”. Añadía el experto que los océanos “no son una fuente ilimitada de recursos y servicios ni tampoco tienen una capacidad de carga sin fin”, como demuestran las consecuencias de que hayan almacenado “más del 90 % del calor resultante del incremento de los gases de efectos invernadero” en los últimos decenios. El informe apunta a que algunas de las respuestas de mitigación o reducción de las presiones y sus im-

Medidas de mitigación de las presiones han tenido efecto, como la creación de áreas protegidas

pactos asociados sobre los océanos –como la creación de áreas marinas protegidas, la gestión de la contaminación en algunas regiones y la ordenación de la pesca– han mejorado desde su primera versión.

Sin embargo, señala que muchas presiones derivadas de la actividad humana continúan degradando los océanos, en particular hábitats importantes como los manglares y los arrecifes de coral.

Entre esas presiones se cuentan las asociadas al cambio climático, la pesca no sostenible, incluida la ilegal, no declarada y no reglamentada, la introducción de especies

AMBI, herramienta para medir el impacto de la acción humana

A mediados de mayo AZTI anunció la actualización de AMBI (AZTI Marine Biotic Index), una puesta al día con la que aspira a seguir siendo la herramienta de referencia en el establecimiento de la calidad ecológica de costas y estuarios. “En la actualidad se utiliza en más de 70 países, del Ártico hasta la Antártida, pasando por todos los continentes. Además, en muchos países se ha convertido en el sistema de uso oficial para la evaluación del estado ecológico”, explica Ángel Borja.

AMBI permite evaluar el impacto medioambiental de diferentes actividades humanas como vertidos, dragados, obras públicas o acuicultura. Calcula los impactos en las comunidades de macroinvertebrados bentónicos y puede predecir los impactos que una actividad nueva pueda generar, proponiendo medidas para minimizarlos. Su uso pue-



de ser previo al desarrollo de una actividad o de monitorización rutinaria de una zona para detectar si empieza a degradarse. También se aplica donde antes había presiones que se han ido retirando para analizar cómo se recupera. Según Borja, las asociaciones de acuicultura a

nivel mundial recomiendan su uso, sobre todo en lo relacionado con la cría del salmón. “Estamos trabajando ya hace años en Chile con su Gobierno y la Universidad del Sur de Chile, donde se quiere aplicar la herramienta de forma oficial”, afirma el investigador.

invasoras, la contaminación atmosférica causante de la acidificación y la eutrofización, el aporte excesivo de nutrientes y sustancias peligrosas, como los plásticos, los microplásticos y los nanoplásticos, el aumento del ruido antropogénico y la mala gestión del desarrollo de las zonas costeras y la extracción de recursos naturales.

SALUD MARINA, SALUD HUMANA

Ángel Borja resume la situación de forma certera: “Se quiere hacer del mar una fuente de riqueza, de recursos, etc., y para hacerlo hay que mantener y proteger los ecosistemas para compatibilizar las actividades en el mar con que los servicios que recibimos de él se puedan mantener en el tiempo. De ahí viene la importancia de la sostenibilidad”, afirma. Una sostenibilidad que pasa, en primer lugar, por tomar conciencia de la finitud y en este sentido apela a un clásico: las leyes de la termodinámica que dicen que el crecimiento infinito es imposible.

Junto a esta conciencia de límites, otro concepto clave se refiere a la directa relación entre la salud que presentan los mares y la de la especie humana. Ya Guterres en la presentación del WOA afirmaba que la pandemia ha mostrado hasta qué punto la salud humana y la del planeta están íntimamente asociadas.

Borja y su equipo han dado un paso más al establecer vínculos directos entre un océano saludable y una mejor salud humana. En un artículo firmado entre otros por él se afirma que el estudio integrado de la salud de los océanos y la salud humana es un área emergente de investigación



La población que vive cerca de la costa tiene mejor salud, así como los que habitan en zonas con más biodiversidad

de creciente importancia. “Nuestras acciones hacia los océanos influirán significativamente en el futuro de todo el planeta y, a su vez, en nuestra propia salud”

Añade que “investigaciones en Gran Bretaña muestran que la gente que vive cerca de la costa tiene mejor salud que la que vive lejos y es más significativo en la gente con menos recursos: cuanto menos tienes, si vives más cerca de la costa, mejor salud presentas. Otros artículos relacionan la mejor salud de quienes viven en lugares con más biodiversidad”. Por si cabía duda de la importancia de los retos que se plantean. ■

IÑAKI MORENO

CUMBRE SOBRE EXPLOTACIÓN SOSTENIBLE DEL MAR

El futuro tiene color azul



La apuesta que Sevilla hace para impulsar el crecimiento económico en España pasa por la innovación, la tecnología y la explotación sostenible del mar. Con el objetivo de implicar y sensibilizar a los Gobiernos, a las empresas y a la sociedad en general de las oportunidades que ofrecen los océanos, el Ayuntamiento de la capital hispalense organizó la primera cumbre global virtual sobre Economía Azul.

El encuentro "Summit4Oceans" se organizó, de manera virtual, como un foro de debate abierto al mundo. El alcalde de Sevilla, Juan Espadas, agradeció a los asistentes su participación en esta primera cumbre global cuyo eslogan "La economía

azul, una oportunidad para la sostenibilidad y el crecimiento económico" da una idea de la importancia que los océanos tendrán para el desarrollo sostenible y la salida de la crisis provocada por el coronavirus. Y es que, si en el pasado el color amarillo del oro o el negro del petróleo fueron si-

nónimos de riqueza, el futuro tendrá un tono bien definido que será el azul del mar.

Los océanos y los entornos marítimos serán en los próximos años los grandes protagonistas de la economía. Naciones Unidas ha proclamado el período 2021-2030 como la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, con el objetivo de movilizar a la comunidad científica, a los políticos, a las empresas y a la sociedad civil en torno a un programa común de investigación y de innovación tecnológica. Su Agenda 2030, que incluye 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), contempla también el desarrollo de acciones que con la sostenibilidad, la erradicación de la pobreza, la educación medioambiental o la producción de alimentos como telón de fondo miran al mar. También lo hace la Unión Europea que acaba de presentar un nuevo enfoque para el crecimiento de la economía azul sostenible en sus Estados Miembros, destinando fondos a las industrias y sectores relacionados con el mar, las costas y el litoral para alcanzar el Pacto Verde Europeo.

PRESENCIA INSTITUCIONAL

Durante dos días, representantes de las Administraciones, organismos científicos y financieros y empresas de diferentes sectores ofrecieron en Sevilla ejemplos de tecnologías, industrias y proyectos que se están desarrollando poniendo de manifiesto la necesidad de proteger los ecosistemas marinos. Su restauración, la colaboración público-privada para preservar los océanos, los usos sostenibles que les demos, la legisla-

La Economía Azul, basada en el desarrollo de los océanos y su entorno, aspira a la sostenibilidad ecológica y al crecimiento económico

ción existente, cómo se financian los proyectos, la expansión humana en los océanos, el Mediterráneo como laboratorio para recuperar los mares del mundo y el papel de la ciencia y la tecnología para un futuro mejor fueron los temas tratados en un encuentro que contó con amplia representación institucional.

En el conjunto de la Unión Europea, las actividades económicas ligadas a los océanos generaron en 2018 un total de 750.000 millones de euros y en nuestro país 32.700 millones. Cifras que, según el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, sitúan a España "como primera potencia comunitaria en economía azul". Nuestra pesca y acuicultura, que tienen un valor añadido de 21.000 millones de euros y una producción de un millón de toneladas son los "motores de dicha economía". Ambos sectores se beneficiarán de los fondos del Plan Nacional de Reconstrucción, Transformación y Resiliencia que llegarán



La producción de energías limpias fue objeto de debate en Sevilla



Aún hay tiempo para recuperar los stocks pesqueros en los mares del mundo

de Bruselas. "Apostamos por un sector sostenible, moderno, eficiente, próspero, ambientalmente respetuoso y merecedor de todo el reconocimiento del conjunto de la sociedad", señaló Planas.

Por su parte, el ministro de Ciencia e Innovación, Pedro Duque, señaló que España es un país de mar. "Con casi 6.000 kilómetros de costa, la economía azul debe ser motor de desarrollo de competitividad vital tanto en nuestro país como en Europa donde el programa de investigación marco "Horizonte Europa" le da un papel esencial a los océanos", dijo.

España, por "capacidad, convencimiento y localización" debe asumir un papel de liderazgo en este programa. Generar conocimiento, a través de la investigación, es uno de los desafíos a los que nos enfrentamos para dar respuesta a desafíos globales, como la obtención de energías limpias a partir de

El Mediterráneo puede servir de laboratorio de ideas para corregir lo que se ha hecho mal y que en el futuro las cosas se hagan bien

los océanos o alimentos. Vincular estrechamente innovación e investigación es crucial "no sólo para la sostenibilidad y el mejor aprovechamiento de los recursos oceánicos, también para la salud de las personas, su calidad de vida y sus empleos futuros", señaló el ministro añadiendo que el presupuesto dedicado a ciencia e innovación se había incrementado un 60% y había propuesto un "Pacto por la Ciencia" para que sea prioritaria a medio y largo plazo.

TURISMO REGENERATIVO

Como se observó durante la cumbre, la economía azul genera riqueza al involucrar a muchos sectores de actividad. El turismo, uno de los sectores más afectados por la pandemia, es uno de los que más pueden beneficiarse con iniciativas regenerativas que relacionen los viajes a destinos de naturaleza que protejan la biodiversidad marina. La regeneración de arrecifes de coral o de bosques de posidonia y la creación de resorts respetuosos con los recursos pueden abrir un nuevo horizonte al sector. Ejemplos como los desarrollados por The Red Sea Company o el Grupo hotelero Iberostar van en esa dirección.

También el mar es salud. No solo por la excelencia nutricional de los alimentos que nos proporciona sino por originar principios activos con los que se pueden desarrollar nuevos medicamentos. La intervención de la catedrática de Biología Marina de la Universidad de Barcelona, Conxita Avila, y el posterior debate en el que participó junto a represen-

tantes de empresas y centros de investigación puntera en biomedicina y biotecnología sirvieron para conocer el largo proceso de desarrollo de medicamentos.

En las dos jornadas que tuvo lugar el "Summit4Oceans", se puso de manifiesto la necesidad urgente del planeta por tener océanos limpios. "Hay que actuar", dijeron los participantes. El momento es ahora, cuando existe una conciencia global, normas y apoyos por la sostenibilidad y también tecnologías que pueden hacerlo.

"Aún hay esperanza". Este podría ser el mensaje positivo que Sevilla trasladó al mundo y la innovación y el emprendimiento pueden empezar muy cerca. El Mediterráneo puede ser un laboratorio donde corregir lo que se ha hecho mal y aprender que la sostenibilidad, la regeneración de ecosistemas y un futuro esperanzador son posibles. Por sus características y por la explotación a la que se han visto sometidas sus aguas, el Mediterráneo es uno de los mares más contaminados y destruidos del planeta. Sin embargo, esas mismas características

No hay tiempo que perder. Ahora es el momento de actuar y proteger a los océanos de la amenaza del cambio climático

pueden jugar a nuestro favor porque las cosas que se hagan a partir de ahora, si se hacen bien, pueden servir de ejemplo para otras zonas. La creación de reservas marinas protegidas, la regeneración de ecosistemas de posidonias que ayuden a mitigar los efectos del cambio climático o la ordenación de las actividades humanas que se llevan a cabo en sus aguas contribuirán a la salud del Mediterráneo y a exportar las experiencias a otros mares, ayudando a mejorar la salud de los océanos, del planeta y de sus habitantes.

Leire Pajín, presidenta de la Red Española de Desarrollo Sostenible y comisionada del evento, habló de corresponsabilidad y de la necesaria unidad para afrontar con éxito los retos que tenemos por delante y a los que la economía azul da respuestas y soluciones. Por su parte, Juan Espadas, alcalde de Sevilla, insistió en que esta década debe servir para "acelerar los cambios de comportamientos y hábitos" porque en la sostenibilidad del planeta es donde está el futuro. ■

ANA DÍAZ

DATOS UNIÓN EUROPEA	2017	2018	%VARIACIÓN
Facturación	658.000 millones €	750.000 millones €	+14,0
Valor agregado bruto	180.000 millones €	218.000 millones €	+21,1
Beneficio bruto	74.300 millones €	94.000 millones €	+26,5
Empleo	4 millones	5 millones	+25,0
Remuneración media por empleado	26.400 €	24.700 €	-6,4
Contribución al PIB	1,3%	1,5%	+15,4
Contribución al empleo	1,8%	2,2%	+22,2
Inversión neta en bienes tangibles	14.900 millones €	14.000 millones €	-6,0
Ratio inversión neta	24%	22%	-8,3

Magnitudes de la Economía Azul en Europa. Fuente: Comisión Europea

HASTA DOS AÑOS DE AUMENTO DE FLETES VATICINAN ALGUNOS ANALISTAS

Aprovechar la crecida de la ola



El transporte mundial de mercancías ha vivido uno de sus años más convulsos: la pandemia ha impulsado el comercio electrónico, el aumento de la demanda ha causado congestión en los puertos, los fletes se han disparado, etc. Unas aguas muy revueltas en las que las grandes navieras internacionales han multiplicado sus ganancias y los índices de referencia no han hecho sino crecer hasta alcanzar en algunos casos cotas nunca conocidas. ¿Hasta cuándo se mantendrá esta situación de inestabilidad? ¿Puede que estemos ante una nueva burbuja?

Según el FMI, el PIB mundial se contrajo un 3,3% interanual en 2020, mientras que el crecimiento del comercio mundial se desaceleró hasta el -5,2%. Pero el transporte marítimo, a pesar de ser una de las primeras víctimas de la crisis, se recuperó durante la segunda mitad del año pasado gracias al impulso de la demanda. Como consecuencia, el propio FMI proyecta un crecimiento del comercio

Hasta las previsiones más pesimistas indican que los fletes seguirán subiendo

mundial este año del 9,5%, pastel del que, obviamente, una lustrosa porción irá para el canal marítimo.

La consultora TI Research ha presentado su informe “Post Covid-19: Transporte de carga global, previsiones de mercado 2020-2025”. En él anticipa un crecimiento del mercado del transporte por mar del 4,5% hasta mitad de la década.

Normalmente, en tiempos económicos “normales”, el marítimo tiende

a crecer a un ritmo más rápido que el aéreo, dado que hay más certeza en torno a la demanda probable. Sin embargo, el ciclo de reposición de existencias que se llevará a cabo en 2021 “otorga al transporte aéreo un período de cinco años más sólido”. La previsible continuidad del ascenso de los fletes marítimos (un 20% más hasta 2025, estima TI) frente a los aéreos (un 14% en los mismos años) explicaría este fenómeno.

La cuestión es que, efectivamente, los fletes continúan disparados y sin visos de contenerse a corto plazo. Pero las previsiones de IT encuentran eco en las de otras grandes firmas internacionales como Drewry, que anticipa solo dos años de tarifas en crecimiento para llegar, en 2023, a una zona valle. Lo achacan en buena parte al hecho de que en los primeros tres meses de este año se firmaron contratos para unas 170 nuevas construcciones, con una capacidad de aproximadamente 1,9 millones de TEU, la mayoría de las cuales se entregarán en 2023.

“Con más pedidos en trámite, las escalas de oferta y demanda podrían retroceder en sentido contrario dentro de dos años”, prevé la consultora. El objetivo es aprovechar el momento dulce que para las navieras representa este repunte de los fletes. Por eso otro fenómeno que se está produciendo es la reactivación del mercado de segunda mano, como destaca Alphaliner.

Apunta que MSC ha iniciado una ola de compras que incluye cuatro barcos hermanos clase S de 9.640 TEU de Maersk. Pese a sus más de 20 años de antigüedad ha decidido apostar por esta política que se

Reclamaciones de los transitarios

Los transitarios españoles, junto al resto de los europeos, agrupados en la Clecat y el European Shippers Council, “estamos presionando a la Comisión Europea para que acabe con esta grave situación de oligopolio de facto”, señala Agustín Montori, presidente de la Comisión Marítima de la Federación Española de Transitarios (Feteia). Los transitarios, organizadores de la cadena de suministro, “no pueden realizar su trabajo ante la falta de equipo, los precios inestables (siempre al alza) y el servicio deplorable que dan los armadores con continuas cancelaciones y cambios”, añade.

Explica también que los grandes armadores han entrado en los servicios puerta a puerta incluyendo servicios adicionales como aduanas, seguro de la mercancía e incluso financiación. Todo ello con el permiso de la UE, “que les ha permitido la exención de la regla 1010 del Tratado de la Unión (Block Exemption regulation) desde abril de 2020 hasta 2024. Pueden asociarse en las famosas “alianzas”, compartir los barcos y otros servicios portuarios, cosa que a los transitarios nos está vedado”, denuncia.

completará con otras 15 compras de barcos de tamaño similar con las que MSC superará la capacidad máxima de Maersk de 4,1 millones de TEU.

MAERSK: ROTUNDO LIDERAZGO

Esto no es óbice para que Maersk siga liderando el mercado mundial y lo haga con aún más pujanza. Según información del conglomerado danés AP Moller-Maersk, dueño de Maersk Line, el principal operador mundial de transporte marítimo de mercancías, obtuvo un beneficio neto de 2.243 millones de euros en el primer trimestre. En el mismo periodo del año 2020 esa ganancia ascendió a 164 millones de euros.

La propia compañía admitía haber firmado “un comienzo de año excepcionalmente sólido, con fuertes ganancias y un impulso de crecimiento en todos nuestros negocios en el

TI prevé que el transporte marítimo crezca hasta 2025; Drewry cree que habrá bonanza hasta 2023

océano, los servicios portuarios y la logística”. Como ellos mismos admiten, “la empresa se benefició de la fuerte demanda en un mercado aún influenciado por la pandemia y las interrupciones significativas en las cadenas de suministro globales”.

La cifra total de negocio del gigante entre enero y marzo de este año fue de 10.344 millones de euros, un 30% superior a la del año anterior. De esa cantidad, 7.882 millones de euros corresponden a fletes, un 31% más que en 2020.

Además, el grupo danés agrega que se esperaba que la “situación excepcional del mercado” continuara hasta bien entrado el cuarto trimestre, lo que le permitiría elevar su orientación. Eso sí, advertía también de que las

La cifra de negocio de Maersk hasta marzo es un 30% mayor que la del mismo periodo de 2020

condiciones comerciales de este año serían volátiles “debido a los posibles cambios en los patrones de demanda actuales y las interrupciones actuales en las cadenas de suministro, así como a la escasez de equipos que impactan las tarifas de transporte de contenedores a corto plazo”.

EXTREMA GRAVEDAD

¿Estaría apuntando, entonces, la propia compañía danesa la posibilidad de que estemos viviendo una burbuja? En opinión de Agustín Montori, presidente de la Comisión Marítima de la Federación Española de Transitarios (Feteia), “no estamos ante una burbuja. Estamos ante una situación de extrema gravedad para los intereses del comercio exterior, importadores, exportadores, etc., que finaliza en los consumidores que son los que pagan finalmente los aumentos de fletes”.

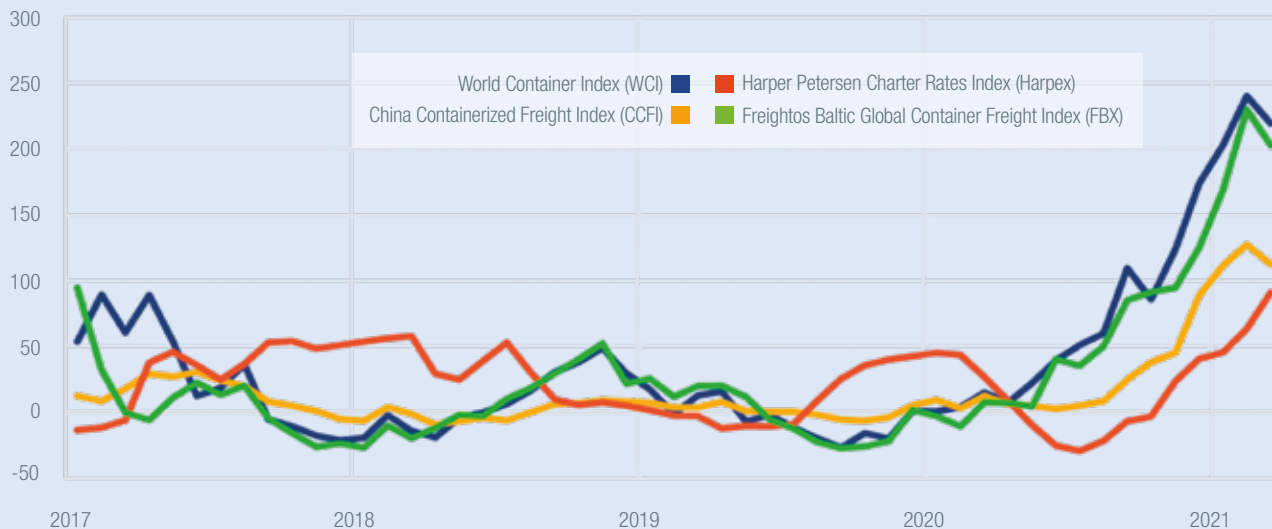
Considera que no se trata solamente del mayor coste de los productos por los aumentos de fletes, también influye en todo esto “la falta de contenedores ocasionada por el gran aumento de la demanda en EEUU y las congestiones que ello ha ocasionado, siendo la consecuencia el retraso en la devolución de contenedores vacíos para su reutilización y la consiguiente escasez”.

En su opinión, “es la falta de seriedad de los armadores cambiando las rotaciones de los buques y/o cancelando salidas en virtud de su conveniencia” lo que está estirando la cuerda más allá de sus posibilidades, “y todo ello por mantener unas cuentas de explotación escandalosas”.

Montori duda de que la situación se pueda prolongar durante al menos dos años más, como sugiere Drewry,



Costes de envío globales



Fuente: Banco Central Europeo

El WCI es un indicador compuesto de las tarifas de transporte de contenedores para ocho rutas comerciales principales entre Asia, Europa y América del Norte. El CCFI se refiere a las tarifas de transporte de contenedores de los principales puertos de China. El Harpex refleja

los cambios semanales en las tarifas de envío de contenedores en el mercado de fletes por tiempo para ocho clases diferentes de portacontenedores. FBX se centra en las tarifas al contado del transporte de contenedores en las doce principales rutas comerciales mundiales.

“aunque quizás, si aumenta el parque de contenedores y se producen nuevas entregas de megabuques (mas de 15.000 TEu), que se producirán, esta situación “solo” durará durante el año 2021”, explica.

MERCADO CONTROLADO

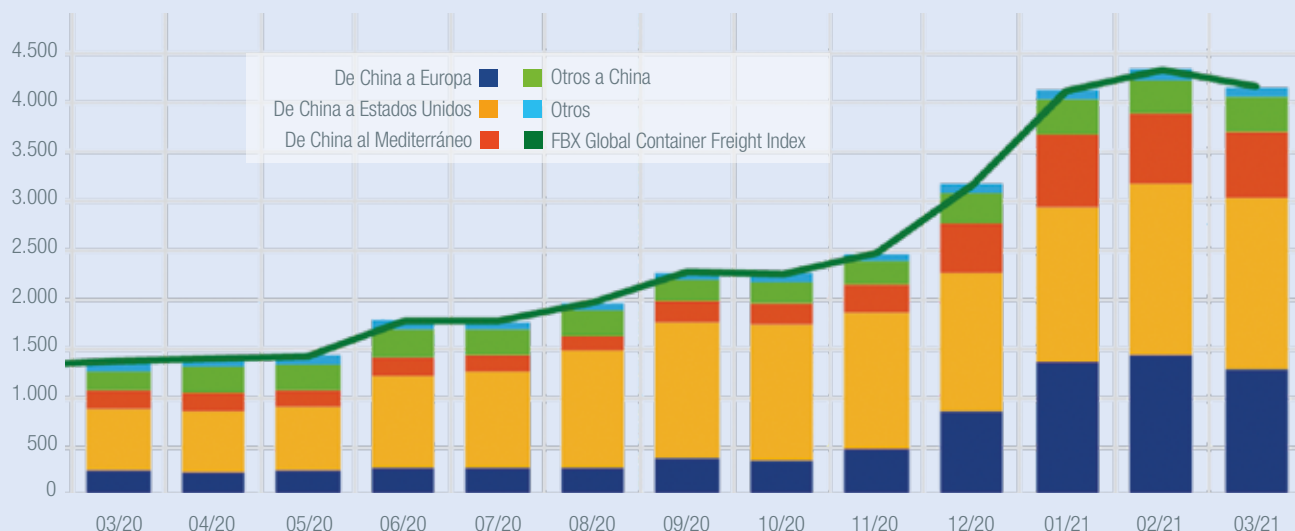
El resultado es que todo esto provoca una “situación caótica para exportadores con salidas canceladas, falta de equipo, imposibilidad de planificar sus operaciones de exportación adecuadamente y aumento considerable de sus costes”. Apunta que el coste del flete que se estimaba en 2019 en el 8% del valor de la mercancía se ha incrementado hasta el 20% y más. Eso se ve reflejado en el coste

Diez de los grandes armadores controlan el 80% del tráfico mundial de contenedores

final del producto y por consiguiente en los mercados de destino. “Lo mismo ocurre en la importación”, añade: “Un contenedor de 40’ en 2019 desde Extremo Oriente a Mediterráneo pagaba 2.000/3.000 dólares. A día de hoy, 10.000 y hasta 13.000. De aquí los beneficios escandalosos de los armadores”, explica.

Para Montori, el dominio de las grandes navieras sobre el transporte mundial influye de manera decisiva en esta situación. “Diez de ellos controlan el 80% del tráfico mundial de contenedores. Excepto en los fletes, lo que está terminantemente prohibido por las normas de la libre competencia en EEUU, Europa y otras áreas geográficas mundiales, pactan todo

Costes de envío por regiones



Fuente: Banco Central Europeo

Los costes de transporte desde Asia y China hacia Europa y el Mediterráneo, al igual que EEUU, han experimentado un aumento muy pronunciado desde finales de 2020, según el índice FBX. El fuerte aumento de la demanda de insumos intermedios a raíz de una mayor actividad ma-

nufacturera elevó la demanda de exportaciones chinas y la demanda de contenedores. Además el aumento de costes se ha visto agravado por la limitada capacidad de carga aérea, ya que los vuelos se han desplomado por las restricciones y las cancelaciones de vuelos.

lo demás: salidas, uso del buque, costes de terminales, etc.”, asegura el experto.

Todo ello le lleva a afirmar con rotundidad que las navieras son el principal y casi único beneficiario de toda esta situación “y como disfrutaban de una situación de oligopolio –excepto en el pacto de fletes–, la alargan todo lo que pueden y les dejen los gobiernos de EEUU, China y la UE. Que les están dejando”, sostiene.

ÍNDICES DISPARADOS

Tal permisividad está indudablemente sustentada en unas cifras de negocio espectaculares en todo el mundo, como reflejan los diferentes índices internacionales de carga de contenedores (ver cuadros adjun-

El VCFI ha registrado un nuevo récord en abril y encadena nueve meses de crecimiento

tos). El último reporte del *American Journal of Transportation* disponible antes del cierre de estas páginas, correspondiente al 20 de mayo, indica que el índice compuesto promedio del WCI, evaluado por Drewry para el año hasta la fecha, es de 5.193 dólares por contenedor de 40 pies, 3.317 más alto que el promedio de los últimos cinco años. Además, las tarifas de Shanghai a Rotterdam se han disparado un 10%, un 7% a Los Ángeles y un seis a Génova. Más cerca de casa, el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) de Valenciaport registró en abril un aumento del 17,39% en un mes, con lo que ha enlazado nueve meses consecutivos de crecimiento. ■

ÍÑAKI MORENO



ISMARINA
Publicaciones

Instituto Social de la Marina (ISM)



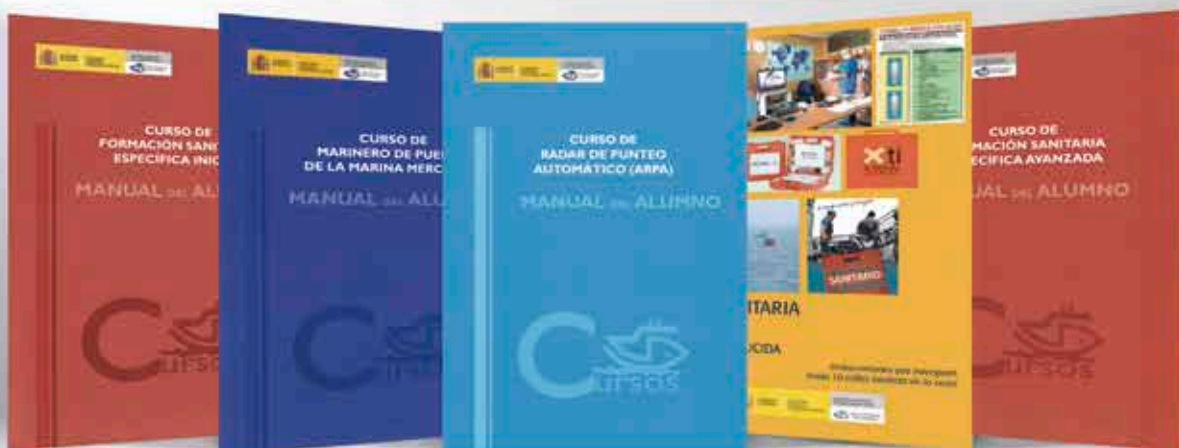
Acceso al catálogo de publicaciones:

☞ **Publicaciones gratuitas:** revista *MAR* y *Guía sanitaria a bordo*

☞ **Publicaciones NO gratuitas:** manuales de formación editados por el ISM

En la web ismarina.doopaper.net

y en el link ismarina en la web seg-social.es



SITUACIÓN DE LA PESCA DE ARRASTRE EN EL MEDITERRÁNEO

Estar para el arrastre



Estar para el arrastre es una expresión procedente del mundo taurino que indica el agotamiento de una persona y también señala a un objeto que ha perdido sus facultades y en breve dejará de ser útil, y así es como se siente el sector arrastrero español, en estos momentos bajo la lupa y con una reducción del número de días de faena que hace casi imposible mantener el negocio. Sin embargo, la clave pasa por encontrar el necesario equilibrio entre la protección del medio marino, de sus recursos y de las personas que viven de él. Europa aprieta a España, si no se cumplen las directrices del Plan Plurianual de Pesca para el Mediterráneo para recuperar especies, seremos sancionados. Desgranamos la situación actual del problema.

Desde que en enero de 2020 entró en vigor el Plan Plurianual de Pesca en el Mediterráneo Occidental, que de forma progresiva regula la pesca demersal con el ambicioso objetivo de lograr en 2025 el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS), nada ha sido fácil

para el sector arrastrero español, francés e italiano.

A partir de las directrices del Plan Plurianual, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha elaborado una orden para transponer estas medidas al sector español que aporta novedades en la gestión por esfuerzo

pesquero y permite el desarrollo de planes locales, protege a juveniles y reproductores mediante vedas espaciotemporales evaluadas por organismos científicos y la transferencia de días de pesca.

Desde la Secretaría de Pesca se ha instado a la participación activa del sector en la planificación y desarrollo de campañas experimentales de mejora de la selectividad en los artes de pesca que sirvan para plantear cambios en las medidas técnicas.

El MAPA sometió a consulta la propuesta de resolución que refleja las mejoras implementadas para gestionar los días de pesca asignados a España, ofreciendo a los buques o grupos de embarcaciones en gestión conjunta días de pesca desde un principio, además de los de la reserva de un 5% que establece el plan.

Desde la Secretaría de Pesca se han aceptado algunas de las propuestas del sector como la flexibilización entre los días asignados a la pesca costera y a la pesca de profundidad.

Sin embargo todo vuelve a retrasarse ya que tras evaluar el informe español, el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (STCEF por sus siglas en inglés) ha solicitado a nuestro país más información especialmente de la propuesta de vedas espaciotemporales y la inclusión de mejoras en la selectividad de artes para proteger los juveniles de cigala y gamba blanca.

HACIA EL EQUILIBRIO

Diversas organizaciones conservacionistas pero especialmente

Aún se desconocen los días de asignación de pesca de 2021 o las vedas espaciotemporales

Oceana y GreenPeace emprendieron hace años una campaña contra el arrastre de fondo al que considera “el arte de pesca menos selectivo que existe y el más perjudicial para los fondos marinos ya que esquilma, captura o destroza todo a su paso” y ya han manifestado su postura contraria a la reducción paulatina y no drástica de este arte.

José Luis Rueda, científico titular del Instituto Español de Oceanografía, especializado en hábitats y biodiversidad marina, que ha dirigido numerosas campañas en el Mediterráneo y Atlántico aboga por lograr el equilibrio.

Para ello es necesario conocer el impacto medioambiental pero también socioeconómico que causa la pesca de arrastre y realizar una buena planificación espacial marina, ya que hay zonas con especies de crecimiento muy lento como esponjas, gorgonias o corales que



Los pescadores muestran su preocupación: “En dos años venderemos nuestros barcos”



El ministro de Pesca irlandés, el comisario de Pesca comunitario y el ministro de Pesca español

deben restringirse a la pesca pero hay otras donde se puede permitir la pesca porque sus hábitats tienen poco valor ecológico.

“La pesca de arrastre necesita un plan de gestión, reevaluar el plan actual para que esté acorde con las diferentes directivas a las que España tiene que dar respuesta para no ser sancionada. Hay que buscar el equilibrio. Eso es lo que hacemos en el IEO. La clave es una buena planificación espacial. Ni se debe eliminar totalmente el arrastre ni se puede proteger todo el litoral marino”, añadía Rueda.

Institutos científicos catalanes y valencianos han solicitado al MAPA que defiende en Europa que la reducción de hasta el 40% de los días de pesca no es realista y acabará con el sector arrastrero, así como una moratoria en el plazo de cinco años y el RMS para lograr una adaptación más progresiva.

Por otro lado, en la actualidad existe una gran variedad de proyectos

Pesca instó al sector a una participación activa en el desarrollo de campañas para mejora de la selectividad en las artes de pesca

de investigación que ahondan tanto en los efectos de la pesca de arrastre en el Mediterráneo como en posibles fórmulas para mejorar las técnicas logrando que sean menos invasivas.

En febrero de 2020 la Federación Balear de Cofradías de Pescadores presentaba una modificación en el conjunto de técnicas de arrastre en las embarcaciones que permiten ser más efectivos, reducir el impacto en el fondo marino y ahorrar combustible. Las redes no arrastran el fondo al llevar suspendidas las puertas. Los pescadores están a la espera de lograr financiación para implantar el método en sus 35 embarcaciones. Modificar las barcas de arrastre para adaptarse a este sistema tiene un coste mínimo de 6.000 euros.

La Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE) y la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (Facope) con la financiación de la Junta, lideran un proyecto pionero en España dirigido a reducir el impacto de la actividad de los arrastreros sobre los juveniles de merluza.

También ambas federaciones participan en el proyecto “Arrastre Revolution” y “Map Westmed” para además de instalar las puertas voladoras hidráulicas cambiar la malla y rejillas y así mejorar la selectividad.

SITUACIÓN CRÍTICA

A la hora de cierre de la revista aún se desconocen los días de asignación de pesca de 2021 (los de 2020 no se conocieron hasta el 15 de octubre de ese mismo año)

o las vedas espaciotemporales, los aspectos más controvertidos del Plan.

Sin embargo lo que más alarma al sector es la reducción progresiva del esfuerzo pesquero (días de faena anuales) de un 17 a un 40% en cinco años. Así, en 2021 los arrastreros podrán faenar solo una media de 170 días al año.

El segundo punto conflictivo radica en un plan de veda del 1 de mayo al 31 de julio en el que solo podrán faenar en profundidades de más de 100 m y que todavía no se ha puesto en marcha por la solicitud de más datos del STCEF.

Desde las cofradías se argumenta que a la hora de determinar los días de pesca solo se ha tenido en cuenta el histórico de salidas y no las vedas voluntarias como forma de autorregulación, lo que les ha perjudicado al reducir más aún las jornadas asignadas.

Tampoco tiene en cuenta que si solo se consulta el histórico, los

J. Rueda: “Ni se debe eliminar totalmente el arrastre ni se puede proteger todo el litoral marino”

barcos más pequeños son los que más jornadas pierden por razones meteorológicas.

Manuel Fernández, patrón mayor de la cofradía Punta Umbría, era tajante: “Los días no deberían tocarse porque ya se ha quitado un 10% sin obtener mejoras biológicas que lo respalde. Ningún negocio al que le reduzcan un 20 % puede subsistir y menos en un sector tan débil como la pesca del Mediterráneo donde la mayoría de la gente sale a faenar por un jornal”.

En la última reunión con la secretaria de Pesca, Alicia Villauriz, y la directora de Pesca Sostenible, Isabel Artime, el sector solicitó cambiar el reparto de días a horas. En Italia las jornadas de pesca son de 15 horas, en España de 12. Los españoles prefieren pescar menos horas pero más días para repartir mejor sus cuotas.

José María Gallart, presidente de la FAAPE, vaticina que de seguir así en menos de dos años “la



A. Rivera

La pesca de arrastre en Andalucía es artesanal y las embarcaciones cuentan con un máximo de 5 tripulantes

flota de arrastre española que faena en el Mediterráneo desaparecerá y comeremos pescado de Argelia y Marruecos que no verán restringida su actividad”.

Sergio Albiol, presidente de Coinco-pesca desde la Comunidad Valenciana, rechazaba la nueva reducción del 15% en los días de faena impuesta por la UE, lo que sería un total del 25% menos que en 2019 “de forma irremediable eso acabará con una pérdida directa de puestos de trabajo y el desabastecimiento del pescado fresco durante las vedas en el Mediterráneo. Acabaremos vendiendo nuestros barcos”.

Tras varias reuniones entre las cofradías catalanas, la Generalitat y los investigadores del Icatmar, surgió una propuesta consensuada en la que solicitan sustituir el sistema de días de pesca por vedas temporales para facilitar la recuperación de las especies. Consideran que esta medida favorece tanto al ecosistema como al pescador, siempre que hubiera ayudas a estas paradas.

El sector coincide en solicitar la eliminación de la distinción entre pesca costera y pesca de profundidad ya que no se corresponde a la realidad de la pesca tradicional; que la reducción del esfuerzo pesquero afecte a toda la flota por igual y anular la reducción paulatina de días, hasta que un informe científico actualizado señale que es necesario retomar esta medida.

Además, la flota señala a Virginijus Sinkevicius como único responsable de la desaparición del sector ya que el comisario europeo de Pesca en numerosas ocasiones ha manifestado su convencimiento de que la pesca de arrastre es la culpable de



Barco arrastero en Punta Umbría (Huelva)

Virginijus Sinkevicius es natural de Lituania y forma parte del Partido Verde Europeo

la mala situación de los stocks de merluza, salmonete, gamba roja y cigala, sin tener en cuenta -como señalan desde Coinco-pesca- otros factores como la contaminación, el cambio climático, la presión urbanística o la flota de terceros países.

El sector arrastero español ha iniciado una campaña para conseguir apoyos institucionales mediante el envío de misivas a los europarlamentarios; consejerías regionales y ayuntamientos ante la campaña de descrédito que están viviendo. “Es necesario que el comisario comprenda que la pesca de arrastre del Mediterráneo no son grandes empresas, son pequeños barcos familiares con tripulaciones de tres a cinco personas que trabajan por el jornal”, insistía Gallart. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

SIGUE MEJORANDO EL “STOCK” EN LA ZONA VIIIc Y XIXA

Buenas sensaciones con la sardina



En la pesquería de la sardina se empieza a ver la luz, o eso es al menos lo que se desprende de la cuota provisional aprobada de 21.472 toneladas para esta temporada, que se reparten las flotas de España y Portugal. Esta cantidad, que es muy probable que pueda ser incrementada en los próximos meses hasta las 40.000T, supondrá que la flota, mayoritariamente del cerco del Cantábrico y Andalucía, podrá capturar 13.400T de este preciado pelágico, en los seis meses que dura la pesquería.

Después de años de dificultades y restricciones en la pesquería de la sardina ibérica, las campañas científicas desarrolladas a lo largo del año por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el

portugués IPAM vienen observando claros signos de recuperación, y así lo han comunicado al Consejo Internacional para la Explotación del Mar (ICES), responsable de dar el visto bueno al volumen de capturas que se permite cada tempo-



El plan de gestión se aplica en aguas continentales entre las 12 y 200 millas de España y Portugal, como se estableció en los Acuerdos Fronterizos renovados en 2014

rada para asegurar la sostenibilidad de la especie.

Unos dictámenes que han permitido que ambos Estados fijen, de forma provisional, en 21.472 las toneladas a pescar en los seis meses que se prolonga la pesquería, que comenzó el pasado 3 de mayo. Esta cantidad que, como ya sucedió el año pasado, se espera poder doblar cuando se procesen los resultados de las últimas campañas científicas, es ya superior a la obtenida para todo 2020, que fue de 19.106T.

Buenas noticias que aún pueden ser mejores, si finalmente la Comisión Europea da el visto bueno al nuevo plan de gestión para el período 2021-2026, que España y Portugal llevan meses negociando. Una propuesta que, en base a estudios científicos, plantea la aplicación de una nueva regla de explotación que permitiría el incremento progresivo de las capturas en consonancia con los niveles de biomasa que se vayan constatando, asegurando la plena recuperación de la población de sardina ibérica. Del ICES depende que este nuevo plan se concrete y que las 40.000 T, que se calcula se pueden llegar a pescar, sean una realidad. A esta decisión, sin duda, contribuirá la información más reciente de las campañas científicas que se están desarrollando a lo largo de la primavera y que, según la Secretaria General de Pesca, estará lista a finales de junio.

En todo caso, el plan vigente para 2018-2023 es también fruto de un acuerdo entre España y Portugal de 1986 y se aplica en las aguas continentales entre las 12 y las 200 millas de cada país, dentro de los Acuerdos Fronterizos del Río Miño y del Río Guadiana, cuya última renovación fue 2014.

ARRANQUE CON 7.193T

En base al histórico de capturas, el acuerdo establece para la flota española un 33,5 % de las capturas



El 2,5% de la cuota española se reserva al xeito (enmalle)

máximas, mientras que a Portugal le corresponde el 66,5 %. Así, en el primer reparto de la temporada, nuestra flota podrá capturar 7.193T –que pueden llegar a ser finalmente 13.400T-, que se distribuyen entre los barcos de cerco del Golfo de Cádiz, la flota de cerco, racú y piobardeira del Cantábrico y Noroeste y la flota de xeito. Concretamente, un 2,57 % se reserva para los buques de artes menores que utilicen el arte de xeito y el 97,4% restante se reparte entre las flotas del Cantábrico y Noroeste -cerco, piobardeira y racú- (60%) y del Golfo de Cádiz (40%).

También en este caso la Orden contempla un método de reparto

diferente: individual, por buque, en el Golfo de Cádiz y, por topes, en el caso del Cantábrico y Noroeste. Estos topes de captura y desembarque se fijan por jornada de pesca y diferenciados por el número de tripulantes del buque. Concretamente, se permite a los barcos con hasta ocho tripulantes autorizados para la pesquería a pescar, durante el mes de mayo, 1.000 kilos por día. En el caso de embarcaciones con nueve o más pescadores, el tope se eleva a 1.500 kilos por día. Estas cantidades diarias, de lunes a miércoles, serán de 1.200 kilos para los barcos de hasta ocho tripulantes y de 1.700 kilos para los de más de nueve tripulantes, a partir del primero de junio.

Además, para tener en cuenta la mayor demanda comercial existente de la especie, en esta campaña se ha incorporado la posibilidad de incrementar los límites desde el mes de junio y de manera creciente durante la segunda parte de las semanas siguientes.

A la flota española le corresponde el 33,5% del total de la cuota para esta temporada

SATISFACCIÓN CON “PEROS”

En términos generales, se puede afirmar que los profesionales del sector tanto del Cantábrico como del Golfo de Cádiz están satisfechos con el volumen de capturas autorizado para este año: han sido años difíciles para una flota que en muchos casos depende de esta pesquería. “Aunque se trata de una cantidad superior a la del año pasado, aún es un tanto ridícula, si tenemos en cuenta que hay estimaciones que apuntan a que hay 400.000 T”, señala Manuel Fernández, patrón mayor de

Con la vista puesta en “Pelacus 21”

El 22 de marzo se dio por terminada la campaña “Pelago21”, llevada a cabo por el buque de investigación oceanográfica “Miguel Oliver”, cuyos resultados se enviarán al ICES y determinarán si la abundancia y características de esta preciada especie aconseja el ansiado aumento de capturas.

Durante veinte días, el buque, propiedad de la Secretaria General de Pesca aunque en esta ocasión bajo la dirección científica del Instituto Portugués do Mar e da Atmosfera (IPMA), ha llevado a cabo la estimación y distribución del ecosistema pelágico de la costa portuguesa y Golfo de Cádiz, a través de la evaluación de los recursos pesqueros y la caracterización de comunidades planctónicas.

la Cofradía de Punta Umbría, en Huelva.

Y es que de sur a norte los pescadores españoles de sardina ibérica quieren un reparto más equitativo de la cuota con Portugal. “En el país vecino, hay 160 barcos dedicados a la pesquería de la sardina y les corresponde un 66,5% de la cuota, mientras que la flota española cuenta con el 33,5%, que tiene que repartir entre los 280 barcos del Cantábrico y los 82 andaluces”. Apostilla Fernández que se les penaliza por haber sido “buenos pescadores”: “hemos pescado menos durante muchos años porque nos estuvimos autorregulando para controlar el recurso y conseguir mejores precios, mientras que en Portugal se hacía pesca libre”.

Una sensación parecida tiene la flota del Cantábrico. Desde Acerga (Asociación de Cerqueros Gallegos) esperan que los datos científicos de la campaña de primavera sean positivos, ya que “están completamente seguros de que la sardina está recuperada”. Tal y como nos comenta

Andrés García, portavoz de la Asociación, “la cuota provisional aprobada y las 40.000T a las que se espera llegar podían ser una cantidad válida si no hubiese el reparto tan desigual que hay con Portugal. Lo que corresponde a la flota española es una cantidad escasísima, ínfima. Hemos trabajado por recuperar la especie y ahora que se está consiguiendo...”, reflexiona García.

Actualmente, los cerqueros del Cantábrico faenan cuatro días a la semana “hay que regularse lo más posible y alargar la campaña todo lo que se pueda”. A pesar de todo, la sardina se está vendiendo bien, entre un euro y 1,20 euros el kilo, aunque se espera que pueda mejorar un poco. “Esto también dependerá de lo que capturen los portugueses, que sí tienen una buena cuota”. “Los principales perjudicados de este reparto somos la flota del Cantábrico Noroeste”, asegura. ■

ANA MUNGUÍA



Los cerqueros de Huelva y Cádiz se repartirán 2,8 millones de kilos

MEJORA LA CUOTA DE COMPENSACIÓN

Revisión del BAR causada por el Brexit

Para afrontar las consecuencias negativas de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, la UE estableció la Reserva de Ajuste al Brexit (BAR por sus siglas en inglés) en la que figuran las normas de compensación de las paradas temporales de los buques afectados por la salida de los británicos para las que reservó una partida de 600 millones que se repartirían atendiendo a las cifras de captura de cada país.



Pesqueros doblando el faro de Donaghadee en Autumn County Down (Irlanda)

Con esta fórmula de reparto, España era uno de los países más perjudicados con solo 2,2 millones en comparación con los 139 que recibiría Holanda, los 113 de Irlanda o casi 42 millones para Alemania al no tenerse en cuenta los territorios con estatuto especial como Islas Svalbard, Malvinas o las aguas de Noruega ni tampoco los efectos indirectos del Brexit en la pesca o las dificultades para generar intercambios de cuotas.

Finalmente por 18 votos a favor, 7 en contra y 3 abstenciones la Co-

**La UE no
aceptará un
acuerdo parcial
de pesca con los
británicos**

misión de Pesca aprobó una nueva fórmula de cálculo del fondo de ajuste atendiendo tanto al valor de la pesca en aguas británicas como de sus territorios con estatuto especial y también la disminución de la pesca que fuera del territorio británico se veía afectada por el recorte previsto en el Acuerdo de Comercio.

También se ha logrado, gracias a la especial movilización de la Xunta de Galicia y los eurodiputados gallegos, extender la vigencia del fondo de reserva hasta julio de 2026 y

que el presupuesto inicial se amplíe con los fondos no consumidos del FEMP, de tal manera que también la acuicultura pueda obtener compensaciones. Aun así todavía restan algunos pasos para lograr el acuerdo final.

El sector pesquero español había manifestado en reiteradas ocasiones que “El marco jurídico del BAR debe permitir suficiente rango de opciones para su utilización, tener pocas barreras administrativas y que los fondos se usen en los próximos cinco años, en vez de en los dos propuestos por la UE” explicaba el secretario general de Cepesca, Javier Garat.

“Los fondos destinados a la pesca deberían incrementarse teniendo en cuenta el nivel de posibilidades de pesca perdidas de forma permanente” y no solamente los datos históricos, de tal manera que “solo se compense a aquellos países que han perdido posibilidades de pesca por el Brexit, como el bacalao, y en proporción al valor de las cuotas de pesca”, añadían desde la patronal española.

INDIGNACIÓN ESPAÑOLA

No son tan optimistas las noticias referidas a las cuotas. El propio ministro de Agricultura, Luis Planas, señalaba tras la última reunión de la Comisión con los 10 ministros de pesca afectados por el Brexit que “no era aceptable un acuerdo parcial entre la Unión Europea y Reino Unido” para la fijación de los TAC y cuotas pesqueras para 2021 que incumple el periodo transitorio pactado en el Acuerdo de Comercio. Los asistentes acordaron no acep-

Galicia defendió las compensaciones por los efectos indirectos en la pesca y por las dificultades para generar intercambios

tar la propuesta británica de dividir las zonas de pesca y las cantidades de las capturas posibles solo en aquellas zonas en las que hay acuerdo y dejar el resto a las decisiones unilaterales de Londres, es decir en el Mar del Norte y el oeste de Escocia para la caballa y otros demersales.

En este momento, existe un consenso en las cifras de TAC para prácticamente todas las poblaciones. En el caso de España resulta de especial interés lo acordado previamente respecto al mantenimiento de los TAC de besugo del Cantábrico y de los stocks de bacalao en el oeste de Escocia y el Mar Céltico respecto a 2020, lo que permitirá el mantenimiento de la actividad pesquera española en niveles similares a años anteriores, incluyendo la cobertura de las capturas accesorias dentro de la obligación de desembarque. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Luis Planas y su equipo durante la reunión con la Comisión de Pesca para el Brexit

SOBRE EL FUTURO DEL ATÚN ROJO

¿Plaga de un gran depredador?

La población oriental del atún rojo atlántico se ha incrementado notablemente en los últimos años, pero probablemente no ha llegado aún a los niveles de los años 70 y en la evaluación de 2020 los científicos de ICCAT no están en disposición de confirmar si ha alcanzado la biomasa de Rendimiento Máximo Sostenible. Por ello han recomendado mantener el TAC en 36.000 toneladas para 2021 y 2022, el más alto de la historia.

El stock es una única población con un área de distribución inmensa, desde Estambul hasta al norte del círculo polar y aguas del hemisferio sur de África occidental, por lo que la abundancia observada localmente no se puede extrapolar globalmente.

La desafortunada expresión de “plaga” sí da pie para recordar que lo que está fallando es el conjunto del ecosistema del Mediterráneo, severamente sobreexplotado. Pese a las modestas mejoras de los últimos años, la mayoría de las poblaciones evaluadas siguen sobreexplotadas, comenzando por los pequeños pelágicos, entre sus presas favoritas. Y han desaparecido por pesca incidental sus enemigos naturales en edad adulta, el tiburón blanco y el marrajo, y la población de orcas del Estrecho se mantiene en mínimos.

En los 2000, la altísima demanda de la especie en el mercado japonés se veía satisfecha por capturas ilegales masivas, en gran medida ligadas a la joven industria del engorde que facilitaba el blanqueo del atún ilegal. ICCAT enfrentaba un coctel explosivo: un sistema de pesca de cerco y

engorde absolutamente sobredimensionado, un TAC muy por encima de las recomendaciones científicas, talla mínima de 6,4 kg, control inoperante y algunas administraciones corrompidas por los yenes fáciles, también en la Unión Europea.

Afortunadamente, las medidas adoptadas progresivamente por ICCAT a partir de 2006 funcionaron, lograron



evitar su colapso y permitieron su recuperación. Pero no podemos ignorar la componente de fortuna que hemos tenido; por condiciones ambientales favorables, el atún rojo ha presentado tasas de reclutamiento altas durante más de una década, lo que no está garantizado en el futuro.

No bajemos la guardia, debemos aprovechar la oportunidad para construir una pesquería modelo desde un punto de vista ambiental, social y económico. Para ello debemos empezar por establecer en la gestión un marco de Evaluación de Estrategias de Captura, con reglas de captura que permitan ajustar el TAC a la situación de la población.

Desde un punto de vista social, la producción y comercialización de atún rojo está monopolizada por unas pocas familias en España y a nivel mundial. La mayor empresa comercializa unas 16.000 toneladas al año (TAC=36.000t). En España son 3 o 4 familias las que pescan, engordan y comercializan la mayoría del atún. Las flotas artesanales fueron simplemente excluidas del reparto a partir de 2007. En España algunos artesanales han recuperado parte de esos derechos históricos, pero urge un reparto más justo y que incentive las buenas prácticas sociales y ambientales.

Y por supuesto, debemos reforzar la lucha contra la pesca ilegal y no declarada. Un estudio encargado en 2019 por WWF al experto detecta importantes lagunas en el Documento de Captura de ICCAT, que permiten evitar los controles de muchas formas.

Además, las operaciones de pesca y engorde siguen dificultando tremendamente el control; las capturas deben registrarse sin que el atún sea

Las medidas adoptadas por ICCAT desde 2006 funcionaron, lograron evitar el colapso y permitieron su recuperación, pero no podemos olvidar la fortuna que hemos tenido

descargado o izado a bordo, los inspectores se valen de cámaras que no siempre son capaces de estimar bajo el agua adecuadamente el número de ejemplares y tallas. Los científicos están actualizando las tasas reales de engorde en granja, porque en muchos casos esas tasas son hinchadas por los granjeros para enmascarar capturas ilegales. Por su parte, el investigador Antonio di Natale denunciaba en un webinar organizado por PEW y WWF en febrero que se siguen capturando millones de ejemplares diminutos sin que ningún país lo reconozca, lo que dificulta una evaluación de calidad de la población.

ICCAT ha pedido al Comité Científico que trate de estimar la magnitud de la pesca ilegal, y sobre la mesa hay propuestas importantes para tratar de cerrar algunos de estos agujeros de control. Ojalá que la abundancia de atún y la codicia no cieguen a las delegaciones y sean capaces de acordar medidas más robustas en la lucha contra la pesca ilegal. ■



RAÚL GARCÍA
COORDINADOR DE PESQUERÍAS
WWF ESPAÑA

INFORME ANUAL DE LA AGENCIA EUROPEA DE CONTROL DE PESCA

Suben inspecciones e infracciones



Durante la última campaña en el Mediterráneo el “Alborán” inspeccionó 26 pesqueros

La Agencia Europea de Control de Pesca (EFCA por sus siglas en inglés) radicada en Vigo desde 2008, considera que ha logrado su objetivo anual en un año muy complicado en el que la pandemia ha dificultado enormemente su tarea y le ha obligado a adaptar la ejecución de los seis planes que tenía previsto desarrollar en 2020 tanto en aguas de la UE como internacionales.

A lo largo del año la EFCA no solo ha dedicado su presupuesto anual de 16,9 millones de euros al control de la pesca sino que también ha desarrollado actividades de coordinación del control entre los estados miembros; cooperación con los distintos servicios de guardacostas nacionales; difusión de buenas prácticas acordes a la Polí-

tica Pesquera Común, sin olvidar objetivos medioambientales y socioeconómicos.

En este último apartado se pueden incardinar las tareas de formación de inspectores de la UE y la puesta en marcha de un proyecto de desarrollo para África Occidental para contribuir a la lucha contra la pesca ilegal (INDNR).

Cobra especial relevancia entre sus funciones su contribución a los sistemas alimentarios sostenibles y la protección de la biodiversidad al integrarse este año en el Pacto Verde Europeo.

Además en 2020, la Agencia llevó a cabo un intenso trabajo preparatorio para afrontar el control de la pesca en el Mar del Norte y en las aguas occidentales del Atlántico tras la marcha del Reino Unido.

Pese a las limitaciones de movilidad de 2020, la Agencia mantuvo estrecho contacto con las organizaciones regionales de ordenación pesquera y fortaleció los lazos con Frontex y EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima).

SEIS PLANES ESTRATÉGICOS

Durante el pasado año, la EFCA ha llevado a cabo seis planes estratégicos divididos en 30 diferentes actuaciones en el Mar del Norte, Báltico y Aguas Occidentales. Adicionalmente otras seis campañas en el Mediterráneo y Mar Negro, además de cinco talleres específicos para apoyar a la UE en la preparación para el Brexit.

Pese a duplicarse las inspecciones en el Mediterráneo, en proporción hubo menos infracciones durante 2020

Se han realizado 25 eventos de formación sobre inspecciones en el mar e inspecciones portuarias en los que se formó a un total de 1.783 funcionarios tanto de estados miembros de la UE como de terceros países.

A lo largo de 2020, se han realizado un total de 38.452 inspecciones cuyo resultado ha sido la detección de 1.787 infracciones, un 20% más que en el año anterior.

El Mediterráneo recibió el mayor número de inspecciones, siendo proporcionalmente inferior el número de infracciones registradas en comparación con 2019, por el contrario el Mar Negro, habiendo recibido menos inspecciones, en proporción incrementó el número de infracciones.

La notificación errónea y las infracciones relacionadas con las medidas técnicas de conservación siguen siendo los problemas de incumplimiento más comunes. La notificación errónea supone el 60% de las infracciones en Mar Báltico, Mar del Norte y Aguas occidentales mientras que en NAFO,



Mediterráneo y Mar Negro la cifra se reduce al 40%.

Sin embargo, desde EFCA advierten que carecen de herramientas eficaces para detectar casos de descartes ilegales.

ESTRATEGIAS PARA 2021

Durante la presentación de su informe anual, la EFCA daba la bienvenida a su nueva directora, la doctora Susan Steele, que tomará posesión del cargo en septiembre de 2021. Steele es doctora en Biología Marina y posee una dilatada carrera en el campo de la

Los errores de registro suponen el 60% de las infracciones registradas por la EFCA

gestión y control pesquero en su Irlanda natal.

Para 2021, EFCA se ha propuesto avanzar en el desarrollo de diez planes nuevos siendo el más relevante continuar con la coordinación operativa en toda la UE que además ayude a seguir respondiendo al desafío de la salida del Reino Unido.

Otros objetivos son la mejora de la disponibilidad y calidad de los datos de pesca y seguir ahondando en la lucha contra las actividades pesqueras ilegales.

Además de continuar con la formación de funcionarios en materias

PABLO PITA, COMANDANTE DEL PATRULLERO “ALBORÁN”

“La tecnología ha reducido las infracciones”



El patrullero “Alborán” de la Armada participa anualmente en las campañas de inspección y vigilancia costera tanto en aguas de soberanía española como en aguas comunitarias bajo el auspicio de la EFCA. Su puer-

to base está en Cartagena, así que la actividad más habitual del “Alborán” se desarrolla en las regiones pesqueras Suratlántica, Surmediterránea, Levantina, Tramontana y Balear. Entre marea y marea, preparándose

para partir a la campaña del atún rojo y del pez espada en el Mediterráneo Occidental, el capitán de corbeta Pablo Pita nos abre un hueco para desmenuzar la labor de la Armada en las tareas de inspección, las campañas científicas y el auxilio a la flota.

Acaba de finalizar una campaña en el Golfo de Cádiz de lucha contra la pesca ilegal ¿Qué se han encontrado?

Hemos cumplido con los objetivos y prioridades de control establecidos para la campaña. En total, se han inspeccionado 26 pesqueros de diferentes modalidades (arrastreros, naderos y artes menores) y detectado 3 supuestas infracciones.

Las infracciones más habituales guardan relación con el empleo de artes y aparejos que no cumplen las medidas técnicas reglamentarias. También son comunes las faltas re-

de inspección y añadir a las funciones de la agencia la protección medioambiental, mientras se sigue avanzando en el desarrollo del programa de cooperación en curso “Pescao” en África Occidental.

Seguirán apoyando a las autoridades de cada país en sus funciones de guardacostas y se proponen mejorar su política de comunicación hacia las partes interesadas pero especialmente para que los ciudadanos europeos conozcan la misión, las actividades y la importancia de la agencia. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



ZONAS	Inspecciones		Infracciones	
	2019	2020	2019	2020
Mar Báltico	4.286	3.421	111	62
Mar del Norte	13.656	6.912	112	111
Aguas occidentales	2.901	3.700	129	290
NAFO&NEAFC	67	43	6	5
Mediterráneo	9.327	22.472	787	1.188
Mar Negro	2.144	1.904	21	26
TOTAL	32.381	38.452	1.116	1.682

* El número de infracciones total subió a 1.787 con los datos reportados fuera de plazo.

lativas al cumplimiento de la documentación de a bordo.

En los últimos años la UE ha aumentado notablemente las medidas de control pesquero ¿hay diferencia entre las infracciones de hace 10 o 15 años y las que se registran ahora?

Los avances tecnológicos de los últimos años han permitido la implantación de nuevos sistemas de control, como por ejemplo la denominada “caja azul” o el diario electrónico de a bordo. Estos sistemas permiten hacer un seguimiento más detallado y en tiempo real de la actividad de la flota pesquera, traducándose en un menor índice infractor.

Los pescadores españoles cumplidores con la ley se quejan de que las infracciones proceden de los pesqueros extracomunitarios y de la pesca recreativa

Los acuerdos de pesca sostenible entre la Unión Europea y terceros

países son necesarios y beneficiosos para salvaguardar los intereses de todas las partes. Por ello, es fundamental el esfuerzo de las autoridades competentes en el cumplimiento, divulgación y control de los compromisos adquiridos dentro de su ámbito de responsabilidad.

Respecto a la pesca recreativa, es una actividad que ha experimentado un gran auge en los últimos años. Por ello, resulta fundamental que exista una difusión adecuada sobre su regulación normativa y aspectos más relevantes (útiles y aparejos permitidos, periodos y zonas de veda, especies autorizadas y topes máximos de capturas), de forma que se desarrolle de forma sostenible y compatible con las actividades de pesca profesional.

¿Puede compartiros alguna situación delicada que se haya vivido en el cumplimiento de su misión?

Durante la campaña del bonito del

norte del año 2015, el “Alborán” fue requerido para asistir a un pesquero que se encontraba a quinientas millas de costa, y que estaba sufriendo una inundación en su bodega. Tras más de 24 horas de trabajo ininterrumpido, el equipo de auxilio consiguió contener la entrada de agua y recuperar la estabilidad del pesquero para permitir su regreso seguro a puerto. Se vivieron momentos de incertidumbre y gran preocupación que afortunadamente tuvieron un feliz desenlace, gracias a la profesionalidad del personal.

¿Qué más se puede hacer para preservar la biodiversidad y el equilibrio en nuestros océanos?

Sin duda la concienciación en la necesidad de cumplimiento de la normativa en vigor en materia pesquera, es la mejor manera de contribuir a la sostenibilidad del sector y a no comprometer los recursos del futuro.

PROYECTO CREA&MAR

Nuevos productos del mar



El Centro Tecnológico de Acuicultura de Andalucía (Ctaqua) acaba de publicar los resultados del proyecto Crea&Mar en el que ha trabajado junto al Centro Tecnológico del Plástico (Andaltec) y un consorcio de cinco empresas de diferentes sectores. El objetivo del proyecto es desarrollar nuevos productos procedentes de la acuicultura y los descartes de la pesca.

El proyecto Crea&Mar nació en 2018 con el fin de obtener nuevos productos transformados de especies procedentes de la acuicultura y los descartes, innovando en el procesado y en el desarrollo de formas de presentación con las que diferenciarse en los mercados. Después de tres años de investigación y con más de 1,8 millones de euros de presupuesto, los consumidores podremos en poco tiempo adquirir y degustar productos que nos sorprenderán.

Gracias a la financiación del Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) y al Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI), dos de los más importantes centros de investigación

Algunas técnicas de envasado permiten alargar la vida útil de los alimentos

andaluces, la Fundación Centro Tecnológico de Acuicultura (Ctaqua) y el Centro Tecnológico del Plástico (Andaltec) unieron en un consorcio multidisciplinar a cinco empresas representativas de sectores diferentes. Siguiendo las tendencias actuales de consumo, la empresa Angulas de Trebejuena, especializada en acuicultura, se planteó diversificar y mejorar los formatos de presentación y comercialización de sus productos, al tiempo que desarrollaba otros de gran valor añadido a partir de los descartes de lubina y corvina. Así, ha creado “Lubisal”, lubina a la sal lista para hornear.

“Aprovechando descartes de la pesca hemos elaborado chicharrones y

chorizo marinos, con la piel de corvina, los primeros, y de lubina, el segundo. Hemos mejorado el envasado de ostiones frescos con bandejas y films que mejoran su comercialización”, dice Sara Romero, directora de desarrollo de negocio en esta empresa que, en el marco del proyecto Crea&Mar, también ha desarrollado la marca “Del Aqua” con la que comercializa productos ahumados.

En esta misma línea, la empresa Ubago ha conseguido tartar y carpaccio de salmón, a partir de descartes en el proceso de ahumado, y con la piel de salmón ha creado distintos aperitivos.

Por su parte, Mar Cristal Marilum, empresa especializada en I+D+i en restauración y tendencias innovadoras y usos sostenibles, ha trabajado en tres productos: salsa fermentada tipo garum, con descartes de lubina; bacón marino, elaborado con ventresca de corvina y un caldo concentrado de pescado, con base de descartes de salmón fresco, que presentan mejores propiedades organolépticas y dan más vida útil que otros procesados marinos.

ENVASES Y PRESENTACIONES

La empresa Linde ha colaborado en el proyecto analizando envases, presentaciones y procesos para

Lubina a la sal lista para hornear, embutidos de origen marino o tartar y carpaccio de salmón ahumado son algunas de las propuestas desarrolladas

crear alimentos de alto valor añadido, adaptados a las exigencias de los consumidores y desarrollando films termoresistentes mediante el uso de tecnologías como el nitrógeno líquido.

En parecidos términos, la empresa Pigma, especializada en la fabricación de envases innovadores para la industria alimentaria, ha identificado materiales, tecnologías y aditivos que inciden en la vida útil de los alimentos mejorando sus características. “Hemos creado envases activos y films biodegradables utilizando principios activos antimicrobianos y antioxidantes”, dice Pedro García, director técnico en esta compañía.

El Centro Tecnológico de Acuicultura de Andalucía ha dado soporte técnico al proyecto, coordinando y asesorando a las empresas participantes. Myriam Retamero, jefa del departamento de I+D de Ctaqua, afirma que “algunos de estos productos ya están en el mercado a nivel local e incluso nacional. Otros, en cambio, necesitan inversores para su distribución. Gracias a las catas internas realizadas a nivel interno hemos logrado productos con recetas, presentaciones y técnicas de conservación que gustarán a los consumidores”. ■

ANA DÍAZ
FOTOS: CTAQUA



Con los descartes de pieles de corvina, lubina y salmón se han creado aperitivos y snacks

TERESA PICÓ, TÉCNICO DE PROYECTOS EN CTAQUA

“La innovación es imprescindible”



Pese a su juventud, Teresa Picó ha trabajado en varias líneas de investigación en el Centro Tecnológico de Acuicultura de Andalucía (Ctaqua).

Esta experta considera que la I+D+i es un elemento esencial para las empresas porque impulsa la competitividad, al ofrecer alternativas que cubran las necesidades de la población, a la vez que mejora el crecimiento económico de las corporaciones que se dedican a la pesca y acuicultura.

¿Por qué es necesario innovar en los productos del mar?

La innovación es motor de crecimiento, indispensable para la competitividad. Por eso, hay que fomentarla para responder a las necesidades de las empresas dedicadas a la pesca y la acuicultura. Aplicamos innovación en toda la cadena desde que surge la idea de un nuevo producto hasta que está en el mercado. Gracias a la I+D+i podemos aplicar técnicas para desarrollar nuevos productos y mejorar la producción, lo que ayuda a las empresas a destacarse en el mercado.

Las oportunidades para desarrollar productos de la pesca y la acuicultura son variadas

Desde Ctaqua conseguimos estos objetivos desarrollando ciencia aplicada en todos los procesos de manera creativa, profesional y siempre con compromiso social y medioambiental.

¿Es fácil desarrollar nuevos productos?

Para innovar se necesitan medios y experiencia además de tecnologías e ideas aplicadas al procesado de productos. Las empresas necesitan ayudas financieras, como las líneas de financiación FEMP del CDTI, para hacerlo.

Las oportunidades para innovar en productos de la pesca y la acuicul-

tura son muy variadas. Por ejemplo, con la materia prima. Hay especies poco comerciales que son muy interesantes por tener características organolépticas similares, o incluso mejores, a otras de consumo habitual. También podemos añadir ingredientes funcionales a los transformados, desarrollar productos reestructurados de alto valor añadido, innovar en el formato de venta o en la conservación. En la gama de platos listos para consumir también podemos desarrollar nuevos productos. Cada vez hay más opciones de envasados inteligentes, sostenibles o ecológicos.

El mercado está lleno de productos que han nacido en el marco de proyectos de I+D+i.

¿Facilitan los productores la investigación?

Los sectores productivos, al igual que las empresas, se interesan por la innovación. No hemos encontrado dificultades a la hora de trabajar con las empresas ni con el sector en el desarrollo de nuevos productos. Un proyecto de mejora es siempre beneficioso.

¿Recibimos con agrado las innovaciones?

Si queremos que un producto sea aceptado debe cubrir las necesidades del consumidor. Según nuestros gustos y necesidades, seremos más o menos reacios a aceptarlo y comprarlo; de ahí la importancia que tiene la realización de estudios de mercado previos al desarrollo de un producto o a la mejora de uno existente. Hay que saber qué es lo que quiere el consumidor. Tenemos que cubrir sus necesidades y cumplir sus expectativas.

**Los productos,
para ser
aceptados,
deben cubrir
las necesidades
de los
consumidores**

¿La innovación incentiva el consumo?

Como comentaba, hay muchas oportunidades para innovar y todas son válidas. Hay especies muy aceptadas que necesitan nuevas recetas, ingredientes funcionales o formas de presentación para tener valor añadido. Otras, menos comerciales, necesitarían nuevos formatos o formas de presentación como, por ejemplo, que no se vendan solo en fresco en la pescadería sino también en bandejas de auto-servicio o congelado, para incentivar su consumo.

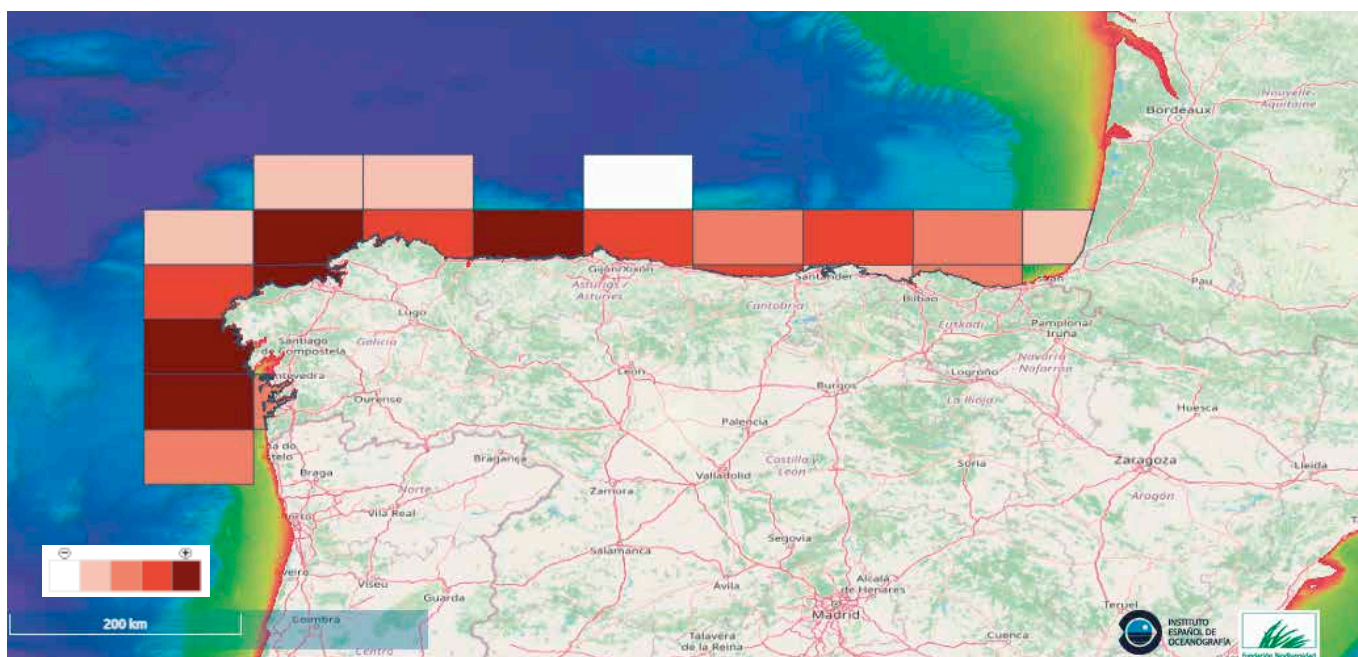
Es importante llegar a todos los consumidores. La mayoría de quienes habitualmente consumen pescado pueden acudir a primera hora a las pescaderías o los supermercados. Hay que ayudar a quienes no pueden acudir al mercado por la mañana ofreciéndoles productos que pueden adquirirse a cualquier hora, con mayor vida útil y preparaciones variadas para aumentar el consumo. ■

ANA DÍAZ



EL IEO PIDE LA PARTICIPACIÓN EN DIVERSIMAR

Conocimiento colaborativo



Científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Vigo acaban de presentar el Visor de Mapas que, dentro del proyecto Diversimar, permite consultar información georreferenciada de las especies marinas de Galicia y el Cantábrico. La herramienta se nutre de los datos obtenidos en las campañas oceanográficas y de las aportaciones que los ciudadanos hacen llegar al organismo.

Nunca fue más fácil conocer la biodiversidad marina. El proyecto Diversimar del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Vigo, A Coruña y Santander y el Centro de Supercomputación de Galicia (CESGA) permite descubrir las especies marinas y conocer sus características, distribución y evolución en el tiempo. Se trata de un proyecto divulgativo que necesita “conectar con la gente y crear sinergias”. El proyecto, financiado por la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y el

Podemos colaborar en el estudio de los bosques de laminarias informando de su estado y localización

Reto Demográfico, empezó a gestarse el año pasado y aunque, en principio, tiene una duración hasta 2022 es tan ambicioso que “presenta un gran potencial de desarrollo a largo plazo”, comenta Eva Velasco, oceanógrafa encargada del mismo. El portal web <https://diversimar.cesga.es/> permite el acceso libre a un conjunto de herramientas que nos acercan al mar. “Necesitamos una información accesible, estandarizada y válida sobre la biología y ecología pesquera y la distribución de las especies

que ayude a los usuarios del mar y a sus gestores para desarrollar planes de control y estrategias de conservación”, dice Eva Velasco

VISOR DE MAPAS

Dentro del marco del proyecto, el IEO acaba de publicar la herramienta “Visor de Mapas” que nos permite descubrir el estado de las especies en distintas zonas y a distinta profundidad, a partir de los datos recogidos en las campañas oceanográficas del organismo y de los avistamientos comunicados por los ciudadanos. Todos podemos ayudar al desarrollo de la plataforma enviando fotos, con nuestro nombre y la localización donde están realizadas, a través del formulario disponible en el apartado “Participa” de la plataforma. Una vez aprobadas, se cuelgan en el portal de Diversimar y quedarán a disposición de los interesados.

Esta nueva herramienta se une a la “Guía de Especies” con la que descubrimos el nombre, forma y características de los organismos vivos del litoral. “Hasta el momento se han registrado 245 peces y 265 invertebrados, y pronto se añadirán datos de cetáceos, aves, tortugas marinas y algas”, comenta la oceanógrafa del IEO de Vigo.

Dentro del proyecto, los científicos también generan recursos bibliográficos que ayudan a identificar las especies y desarrollar buenas prácticas pesqueras. Pero, Diversimar no sería una realidad completa sin la colaboración ciudadana. “Básicamente generamos conocimiento con la colaboración de multitud de agentes”, dice Velasco.

El proyecto del IEO y el CESGA ofrece una oportunidad única para hacer ciencia ciudadana

Además, algunos pescadores participan en un programa de marcaje voluntario con el fin de localizar ejemplares y seguir sus movimientos y crecimiento.

BOSQUES MARINOS

Para estudiar los bosques de laminarias, el IEO ha liderado una iniciativa en la que implican a buceadores, pescadores y a la sociedad en general para que informen de la localización y estado de estas especies. Bajo el título “En busca de los últimos bosques marinos de Galicia y el Cantábrico” científicos del IEO desarrollaron una jornada explicando que en esta parte del litoral sobreviven algunos de los últimos bosques marinos de España, conocidos como kelps o quelpos. Se trata de algas pardas de distintas especies que ocupan grandes extensiones formando ecosistemas de alto valor ecológico. ■

ANA DÍAZ



XXVIII JORNADAS TÉCNICAS EXPOMAR

Volviendo a la normalidad



La Fundación Expomar celebró la 28ª edición de sus Jornadas Técnicas de manera semipresencial abriendo la esperanza a una, cada vez más cercana, vuelta a la normalidad. Bajo el título, “2021.Odisea en la Pesca”, las jornadas y el posterior encuentro empresarial sirvieron para debatir sobre los retos y las dificultades a los que se enfrenta el sector pero también las fortalezas que tiene para mirar al futuro con optimismo.

La pesca tiene futuro porque, lejos de ser el problema, es la solución a algunos de los desafíos a los que nos enfrentamos como el cambio climático. Esta es una de las conclusiones a las que se llegó al término de las 28ª Jornadas Técnicas que la Fundación Expomar celebró en Burela poniendo a la Marina lucense en el centro del mundo pesquero.

Alfredo Llano, alcalde de la ciudad y presidente de la Fundación, se felicitó porque, pese a que las Jornadas

La Feria bianual, que debía haberse celebrado este año, volverá en 2023 con más fuerza que nunca

se desarrollaron de manera semipresencial y virtual después de un año marcado por la pandemia, se abre la puerta a la normalidad. Llano insistió en que, aunque no se ha podido celebrar la Feria bianual en la que había muchas expectativas depositadas, en 2023 volverá “con más fuerza que nunca”.

Javier Fraga, director de Abanca Mar y moderador del debate, agradeció al sector el esfuerzo realizado durante el confinamiento para suministrar pescado a los ciudadanos. “Esto debe servir

de homenaje a un sector estratégico, generador de riqueza y empleo”, dijo. Además, señaló que “tenemos que llevar adelante el orgullo de convertir a Burela en el referente que iniciaron las generaciones pasadas”.

NUEVO ESCENARIO

La directora general de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Isabel Artime, abrió las Jornadas con una ponencia sobre los “Principales retos del sector pesquero español” donde expuso los cambios y dificultades a los que se enfrenta nuestra flota tras la salida del Reino Unido de la UE. Pero, “la adaptación al nuevo escenario internacional tras el Brexit no es el único desafío que tenemos”, señaló. “La gestión del Mediterráneo, la protección a la pesca artesanal, el marco normativo español en desarrollo, el mantenimiento de la sostenibilidad y la gestión de los fondos “Next Generation” son nuestros retos”, dijo.

Desde la Comisión Europea, Emilia Gargallo de la Dirección General de Asuntos Marítimos y de la Pesca, explicó la “Estrategia de la Granja a la Mesa” con la que Bruselas quiere convertir al sistema alimenticio europeo en líder mundial. Gargallo dijo que los consumidores demandan “alimentos frescos, menos procesados y sostenibles”, objetivos que persigue la Estrategia y habló de las nuevas formas de información nutricional que no gustan a la industria conservera.

Para Gargallo es esencial que sepamos que producir proteína marina es sostenible, por lo que hay que revalorizar estos alimentos para valorarlos y buscarlos.

Javier Garat, de Cepesca, se mostró crítico con algunas de las decisiones adoptadas por la Unión Europea

Finalmente, Javier Garat, secretario general de la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y presidente de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la UE (Europêche) realizó un “Análisis crítico de la situación pesquera”. Habló de la nueva narrativa que identifica al sector como parte “de la solución al cambio climático”. Esto porque la proteína marina es la más saludable de todas y la que genera menor impacto medioambiental. Además, “genera felicidad”, señaló.

Garat explicó que el sector hace esfuerzos para ser sostenible contribuyendo a la limpieza de los océanos, y construyendo motores más eficientes que usen menos gasoil. En este sentido, destacó la labor que hacen muchos pescadores recogiendo basura marina. Según Garat, consumir pescado es la mejor manera de luchar contra el cambio climático subrayando la colaboración del sector con la ciencia para recuperar y mantener stocks.

Criticó, no obstante, la “política de escaparate” que se lleva a cabo tanto a nivel nacional como europeo que

ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR	
DEBILIDADES	AMENAZAS
ÁMBITO SOCIOLABORAL Falta de titulados Relevo generacional Falta de tripulantes	NORMATIVA ADMINISTRACIÓN Exceso de regulación Falta feed-back con sector Políticas de escaparate
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
PESCADO = SALUD y SABOR Gastronomía y salud Know how de empresas	El PESCADO es la SOLUCIÓN Ante el Cambio Climático Soberanía alimentaria

Los asistentes a la jornada analizaron las fortalezas y debilidades del sector



El encuentro empresarial se siguió de manera semipresencial y "on line"

está “generando euroescépticos”. Defendió el reconocimiento al esfuerzo que hacen los trabajadores del mar para que tengamos pescado en nuestras mesas y pidió las mismas reglas de juego para todos con el fin de evitar la competencia desleal.

En otro orden de cosas, se refirió al llamado Plan de Recuperación para la Pesca y a los Fondos “Next Generation” que consideró “escasos” y lamentó la descoordinación entre Ministerios del mismo Gobierno así como el desproporcionado régimen sancionador de nuestro país.

La consellera do Mar de la Xunta, Rosa Quintana, clausuró las Jornadas agradeciendo al sector la forma en la que ha trabajado durante la pandemia, al tiempo que citaba algunas de las ayudas que Galicia ha destinado a los trabajadores del mar para financiar parte de las pérdidas ocasionadas por la crisis, en especial el Plan

de Reactivación Avantemar, que inyectará más de 77 millones de euros a las actividades pesqueras.

Quintana, que reconoció el sufrimiento del sector, alabó su capacidad para adaptarse a una situación tan complicada hasta el punto de que el precio medio en 2020 fue el tercero mejor en la serie histórica desde 1997, lo que demuestra su fortaleza.

ENCUENTRO EMPRESARIAL

En el marco de las Jornadas Técnicas, Expomar reunió también a las entidades más representativas de la flota gallega y a las asociaciones profesionales del sector a nivel nacional. Además de poner en valor la importancia de la pesca como actividad estratégica y esencial en la economía, los representantes de 22 organizaciones analizaron las amenazas a los intereses pesqueros en el ámbito socioeconómico como la falta de tripulaciones y titulados; el exceso de normas y regulaciones así como las complicadas relaciones con las distintas Administraciones. Pero no todo es pesimismo. Según los participantes, el mar ofrece productos que garantizan buena salud. Los consumidores buscamos alimentos nutritivos y las propiedades de pescados y mariscos cumplen con creces dichas demandas. Por otra parte, el sector es el más interesado en mantener la sostenibilidad del medio. Ante los retos que tenemos por delante, la colaboración con la ciencia puede ser “determinante” para solucionar parte de los problemas medioambientales del planeta. ■

La salida del Reino Unido de la Unión Europea supone un reto para nuestra flota pesquera

ANA DÍAZ
FOTOS: EXPOMAR

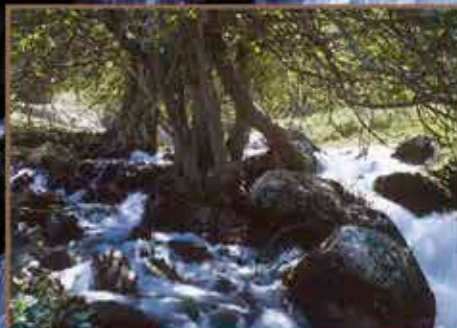
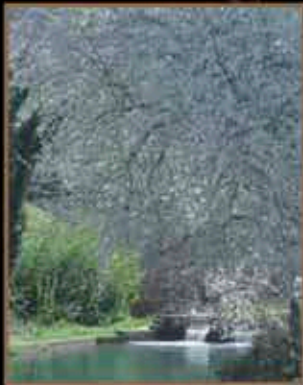


CAVIAR DE RIOFRÍO

el placer del lujo · el lujo del placer

www.caviarderiofrio.com (+34) 958 322 621

*Caviar
Ecológico
y Turismo
Gastronómico*



**CÓMO
LLEGAR**

GPS: 37.159366, -4.208443

**RIOFRÍO
(Granada)**



DIRECTRICES EUROPEAS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Producción más ecológica

El Pacto Verde con el que Bruselas aspira a que la UE alcance en el 2050 la neutralidad climática exige cambios que debemos implementar en el presente. Las nuevas Directrices Estratégicas para el Desarrollo Sostenible, que la Comisión Europea acaba de publicar, contemplan un incremento en la producción orgánica de alimentos para 2030. Las ayudas comunitarias deberán servir para apoyar el desarrollo de una acuicultura más ecológica.



La Comisión Europea acaba de adoptar las nuevas Directrices Estratégicas para el Desarrollo Sostenible que promueven la producción ecológica de alimentos a lo largo de esta década. Bruselas ha animado a los Estados Miembros a incluir las producciones ecológicas en sus planes plurianuales. Las ayudas procedentes del nuevo Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA) y de los fondos “Next Generation” servirán para apoyar el

**La producción
acuícola
ecológica en
Europa es
prácticamente
simbólica**

desarrollo de estas producciones y hacer real el denominado Pacto Verde europeo.

Virginijus Sinkevicius, comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, considera que la acuicultura desempeña un papel crucial en el sistema alimentario europeo al generar productos de calidad con menor impacto ambiental que los de las explotaciones agrícolas terrestres. “Con estas directrices pretendemos que la producción acuícola de la Unión sea referente mundial

de sostenibilidad y calidad, reducir la dependencia de las importaciones de pescado y marisco y crear más empleo, especialmente en las regiones costeras”, ha dicho.

Las directrices, que se han elaborado a partir de las consultas con los Estados Miembros y las partes implicadas, contienen cuatro objetivos: mejorar la competitividad y resiliencia de la actividad, participar en la transición ecológica, garantizar la aceptación social y la información al consumidor y potenciar el conocimiento y la innovación.

FUTURO EN COLOR VERDE

Según el informe del Observatorio del Mercado Europeo de la Pesca y la Acuicultura (Eumofa) sobre acuicultura ecológica, la producción acuícola ecológica es prácticamente simbólica en la mayoría de los países de la UE y en casi todas las especies, excepto salmón y trucha. Casi el 4% de la producción acuícola era ecológica en 2015 siendo Irlanda el principal productor (44%), seguida de Italia (17%), Reino Unido (7%) y Francia (6%). Durante el período 2012-2015, la producción ecológica de salmón, trucha, lubina y dorada experimentó un importante crecimiento, observándose un desarrollo positivo en la de mejillones y ostras. Sin embargo el valor económico de estas producciones es por lo general poco satisfactorio. España vivió un auge en dicho período gracias al cultivo de trucha ecológica.

“En la actualidad no hay gran demanda para los productos ecológicos acuáticos, aunque esto po-

Las estrategias de Biodiversidad y de la Granja a la Mesa promueven la producción y el consumo de alimentos orgánicos en la UE

dría cambiar con el tiempo”, dice Javier Ojeda, gerente de la Asociación Empresarial de Acuicultura (Apromar).

Según Ojeda, la diferencia entre acuicultura convencional y ecológica no está en la calidad, los valores nutricionales o la seguridad alimenticia sino en tendencias del mercado. “A corto y medio plazo los productores no somos tan optimistas en el desarrollo de la acuicultura ecológica como lo son la Comisión Europea y el MAPA. Por lo menos en los próximos diez años, seguirá siendo un nicho de mercado más que una producción mayoritaria. Por otra parte, adaptar la producción convencional a una ecológica supone un reto de mercado y de rentabilidad. “Mientras resulte caro cumplir y certificarse como ecológico y que los pescados criados fuera de la UE puedan comercializarse con el logotipo ecológico de Bruselas, resultará difícil para nuestros productores hacer la transición hacia una acuicultura ecológica”, dicen desde Apromar. ■

ANA DÍAZ



EL MINISTRO ESCRIVÁ VISITA EL CENTRO RADIO MÉDICO

“Vocación de protección”

En el recorrido que el ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá, está realizando por los distintos organismos que integran su departamento, recientemente llegó el turno del ISM y, concretamente, del Centro Radio Médico, todo un referente asistencial, tanto a nivel nacional como internacional, que este mes cumple 42 años de servicio, cuidando la salud de la gente del mar.



Durante su visita, el ministro mantuvo una videoconferencia simultánea con el Hospital Gómez Ulla y los dos buques del ISM

Realizáis una labor extraordinaria”, afirmaba el ministro mientras comprobaba en primera persona el trabajo que el médico del ISM desarrolla en un pequeño despacho del centro de Madrid.

Varios monitores, un libro de registro, pantallas de luz, un gran mapamundi segmentado con las áreas bien identificadas, y, por supuesto, un teléfono integran esta peculiar consulta, pionera de la telemedicina, que perma-

**El Centro ha
atendido
129.000
consultas
desde 1975**

nece abierta a la atención médica de los trabajadores del mar embarcados los 365 días del año, las 24 horas del día. “129.006 consultas atendidas desde el 1 de mayo de 1975. Una cobertura que agradece especialmente la gente del mar. 42 años cumplimos este mes de mayo”, comentaba el facultativo al ministro mientras que mantenían una video conferencia con el Hospital Gómez Ulla, encargado de dar soporte en materia de espe-

cialidades médicas a este servicio, y con las tripulaciones de los buques hospital del ISM: “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa”, que en ese momento navegaban a 700 millas al Oeste de las Azores y por el Golfo de Vizcaya, acompañando a la flota del bocarte, respectivamente.

“Este centro es una de las mejores muestras de la vocación de protección de la Seguridad Social. Impresiona mucho el trabajo que hacéis y la atención que dais desde aquí”, señalaba el ministro, que comprobaba en el teléfono móvil de la directora del ISM la ubicación en tiempo real de los buques.

El Centro Radio Médico, que funciona independientemente del área de navegación o caladero donde se encuentre la embarcación así como de su bandera, trabaja también conectado con el Centro Nacional de Salvamento Marítimo por si fuera necesario realizar una evacuación. Tal y como se comentó durante la visita, el año pasado se efectuaron 2.139 actuaciones, entre llamadas y evacuaciones, correspondientes a 1.278 casos “más incluso que en años anteriores” añadía la directora.

SERVICIO INTEGRAL

Y es que, el servicio que ofrece el ISM a los trabajadores del mar es “integral”. Además de los medios asistenciales que pone al servicio de la gente de mar a bordo, realiza reconocimientos médicos de embarque marítimo, revisión de botiquines, cursos de formación, gestión de prestaciones del Régimen Especial de Trabajadores del Mar, afiliación, cotización, así como desempleo de la gente del mar y, durante la pandemia,



El ministro Escrivá y la directora del ISM consultan el libro de registro del Centro

El Centro Radio Médico, que realizó 2.139 actuaciones el año pasado, trabaja en coordinación con el Hospital Gómez Ulla y el Centro Nacional de Salvamento Marítimo

los ceses de actividad y ERTes del colectivo.

En este sentido, el ministro Escrivá puso en valor el efecto de las medidas de protección de rentas y empleo desplegadas en el último año para los trabajadores del mar: 7.000 autónomos han recibido prestación extraordinaria y 13.000 trabajadores han estado protegidos por los ERTE. “El mecanismo de los ERTE ha demostrado ser extremadamente eficaz durante la pandemia”, puntualizó el ministro.

De la misma forma, el titular del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones aprovechó para interesarse por las cuestiones que afectan al colectivo y tomó buena nota de las inquietudes que le planteó el equipo directivo del ISM. En el curso de la reunión, Martínez aprovechó para informar al ministro sobre la nueva herramienta: el “ISM en tu bolsillo”, la app para móvil con la que se podrán ejecutar todo tipo de documentos, pedir cita previa y recibir avisos que ultima el Instituto. ■

ANA MUNGUÍA
FOTOS: TONY MAGÁN

MUSEO DE EXPONAV EN FERROL

Itinerario por la construcción naval



Boya en Piede Prioriño

El principal valor de Exponav está representado en el Museo de la Construcción Naval (MCN), que probablemente sea uno de los mejores museos del mundo dedicados a la historia de la construcción naval. En él los visitantes pueden descubrir las técnicas

La Fundación Exponav nació en el año 2008 en Ferrol (A Coruña) gracias al esfuerzo de varias instituciones que conformaron el actual patronato.

La Armada Española, la Diputación de A Coruña, la Xunta de Galicia, el Concello de Ferrol, la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE), la Universidad de A Coruña (UDC) y el actual astillero de Navantia constituyen la Fundación a la que se unió un grupo de colaboradores que aportaron, y siguen aportando, sus conocimientos y su amor por la construcción naval y su entorno.

de la construcción de buques, tradicionales y actuales, viajar en el tiempo hasta el siglo XVIII para sumergirse en la recreación de los interiores de una fragata de aquella época, e incluso contemplar los restos originales de una fragata construida en Ferrol, la “María Magdalena”, que naufragó

en la playa de Covas (Viveiro, Lugo) en 1810, junto al bergantín Palomo. En aquel suceso, de fatal desenlace, se perdieron 550 vidas entre los dos buques.

REUNIR, EXPONER Y CONSERVAR

La visita al MCN se lleva a cabo en un lugar incomparable, el edificio “Herrerías”, ubicado entre el Arsenal de Ferrol y el astillero de Navantia. Su origen se remonta a mediados del siglo XVIII, y en su día en él se elaboraban todas las piezas de hierro necesarias para la construcción de embarcaciones.

Los fines principales de la Fundación son los de reunir, exponer y conservar el patrimonio técnico, ornamental y documental relativo a la construcción naval y al sector marítimo en España, que tenga relación con el MCN. Pero además también se llevan a cabo muestras temporales en la primera planta del edificio, en la Sala Carlos III.

La puerta de acceso al museo está flanqueada por dos palas de los propulsores azimutales del buque de proyección estratégica Juan Carlos I. Una vez sobrepasada la entrada al museo, nos encontramos ante dos leones de piedra que, en el siglo XVIII, estaban en la parte alta de la grada de “Los Leones”. Durante unos años, estos dos leones flanquearon también la entrada a la Inspección (hoy Ingeniería) de Construcciones del Arsenal de Ferrol (Icofer).

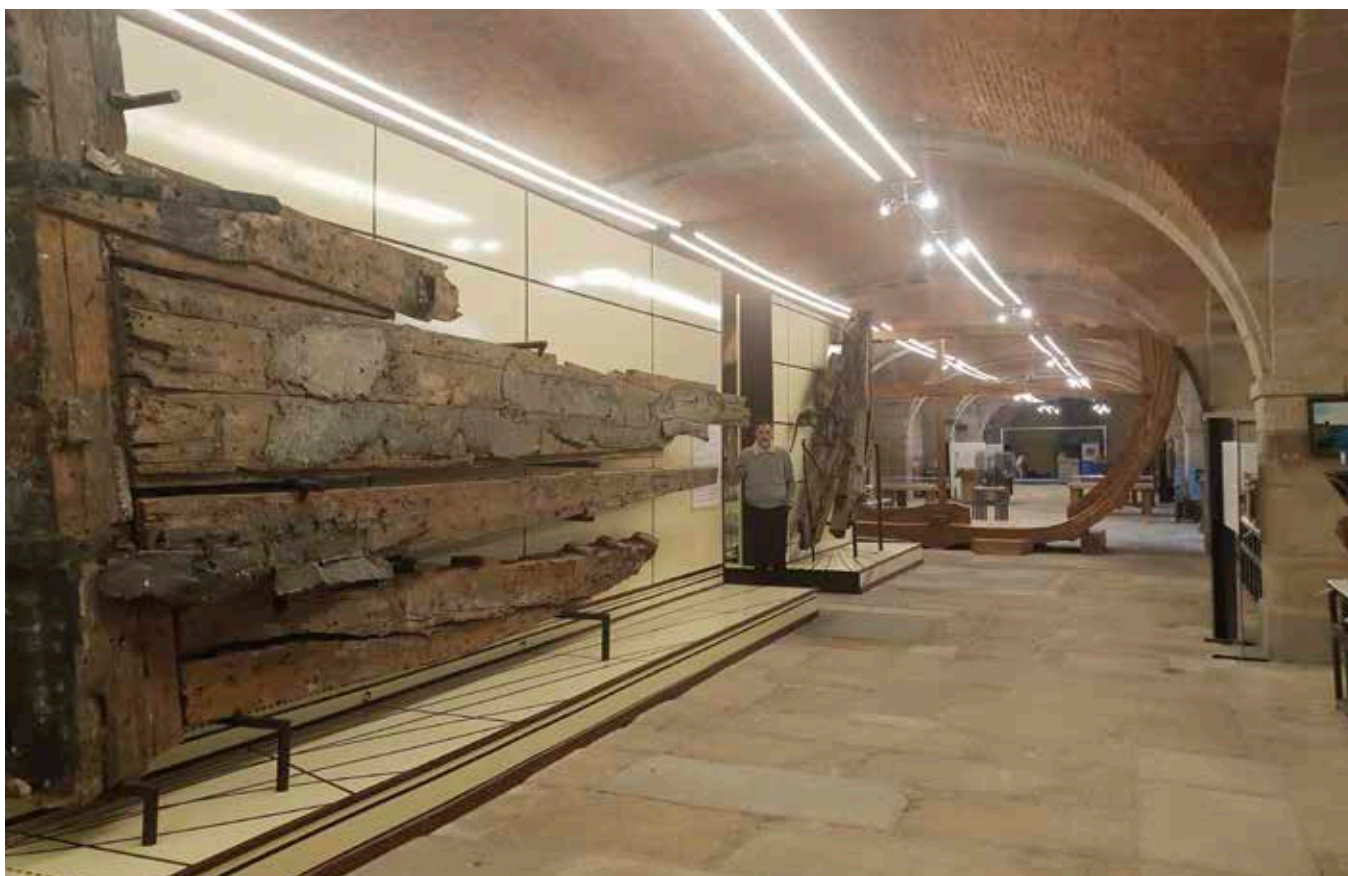
La visita al MCN comienza por los orígenes de la navegación. De la sala de ambientación, en la que se conoce qué es un barco, se pasa a la zona de “Construcción Naval”. Esta sala muestra un complejo in-



Edificio Herrerías (sede de la fundación Exponav y del MCN)

En el edificio “Herrerías” se elaboraban en su día piezas de hierro para construir embarcaciones

dustrial conocido como “Carpintería de Ribera”. Se puede apreciar un tipo clásico de astillero en la maqueta que se expone de los Reales Astilleros de Guarnizo, en Cantabria. Y de Guarnizo nos trasladamos a los actuales, con dos maquetas que representan sendos astilleros modernos. Uno, de flotadura, el de Puerto Real, en la Bahía de Cádiz, en donde el buque se construye en dique. Y otro, de construcción en grada, se contempla en la maqueta que reproduce al astillero de Astano (hoy Navantia Fene), en la ría de Ferrol. Y de ese lugar pasamos a la zona de las gradas de construcción. Además, existen otras maquetas como



Pecio de la fragata Magdalena

la del actual dique Reina Victoria (di-que nº 1 de Navantia), con su “barco puerta”, y la que reproduce el día de la botadura del petrolero Arteaga, que constituyó un hito en la construcción naval mundial del momento por la gran eslora y tonelaje alcanzados. Junto a ellas, está expuesto el equipamiento típico de las gradas, destacando las “cajas de arena” utilizadas para transferir el peso del buque de la cama de construcción a la cama de lanzamiento, en el momento previo a la botadura.

A continuación, se aprecia el pecio de la Fragata Magdalena, recuperado de la ría de Vivero. Posee dos partes totalmente diferenciadas: la de popa (el codaste), y la de proa (la roda). Se diseñó sobre una estructura de acero a la que se le incorpora-

Además de la exposición permanente, el Museo programa muestras temporales

ron unos “sándwiches”, y se dibujó sobre ellos el plano de la fragata a tamaño real. En su parte inferior, se marcaron unas líneas gruesas, una de puntos y otra más fina, que representan la línea base de la embarcación. La proa se situó en su posición y para evitar que tuviese una altura incompatible con las bóvedas del edificio, se decidió pintar la línea base, que continua hacia abajo para que no haya equívoco, y se separaron los dos módulos sabiendo que entre las marcas indicadas debería existir una distancia de 41 metros.

ARCHIVO Y BIBLIOTECA

En la planta primera del MCN, nos encontramos con diversas salas temáticas: tipología de buques; una sala dedicada a Astano “Milagro en la

Ría”; otra dedicada a la Armada, sus Escuelas, y sus Buques; a Puertos; a Navieras; a Maniobra y Salvamento en los buques; etcétera. Pero de todas las temáticas existentes en esta planta, la historia del astillero ferrolano (SECN, Bazán, Izar y ahora Navantia) ocupa la posición principal. Aunque sin olvidar la parte de puertos, otra gran muestra permanente de cien piezas, que han sido cedidas por Puertos del Estado y por la Autoridad Portuaria de

El Museo dispone de archivo y biblioteca

Ferrol, de las que se podría destacar la historia de la óptica del antiguo faro de Estaca de Bares (1850), presente en el museo.

Pero el museo no finaliza aquí, porque también dispone de un archivo y una biblioteca, dotados con un amplio fondo documental formado por casi doscientas mil unidades (entre libros, planos, fotografías y dibujos), además de otros documentos de gran valor para investigadores. ■

ANA MUNGUÍA

SECRETARIO DEL MCN (EXPONAV)

Raúl Villa: “Hay que fomentar las actividades marítimas”

Tras una etapa como marino, y otra como ingeniero naval, el Secretario de Exponav posee cualidades suficientes para aportar su granito de arena al discurso del Museo de la Construcción Naval de Ferrol. Después de diez años de embarque, primero en la marina mercante y después en la Armada, comenzó su periplo como ingeniero naval y oceánico. Es Capitán de la Marina Mercante, y en la actualidad Capitán de Corbeta del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, ocupando destino como Jefe de Ingeniería de Plataforma del Arsenal Militar de Ferrol. Está contratado por la Universidad de A Coruña como profesor asociado, en la Escuela Politécnica Superior, y en la Facultad de Ciencias del Trabajo. Desde enero del 2013, Villa es Secretario de Exponav, pero también un enamorado de la investigación de lo relacionado con la mar y los buques, así como de impartir clase a los futuros ingenieros, y además es un apasionado de escribir. Por eso mima y cuida una bitácora (www.exponav.org/blog) que se aloja en la web de Exponav.

Es autor de más de doscientas publicaciones repartidas entre artículos, libros, capítulos de libros y comunicaciones en congresos. Pertenece a diferentes asociaciones de índole marítimo tales como



Secretario de Exponav delante de la óptica de Estaca de Bares

la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos, la Real Liga Naval Española, la Cofradía Europea de la Vela, la Asociación Española de Militares Escritores, y recientemente fue nombrado académico correspondiente de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares quedando adscrito a la medalla de la Sección de Prospectiva de la Tecnología Militar.

Embarcaciones de recreo más seguras

Aprobado el Real Decreto que actualiza la normativa vigente en relación a los equipos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo. Un marco normativo que tiene por objeto adecuarse a la evolución tecnológica de los equipos instalados en estas embarcaciones.



Puerto de Mallorca, paraíso de la náutica deportiva.

Con la nueva normativa, el Ministerio de Transportes ha puesto especial interés tanto en las exigencias de revisiones de seguridad acordes a las recomendaciones de los fabricantes como en una racionalización del régimen sancionador. Por tanto, se regularizan las obligaciones de los patrones y propietarios de embarcaciones de recreo, estableciéndose la responsabilidad de mantener la em-

barcación en buen estado, sin suponer un peligro para las personas a bordo y sin superar el número de pasajeros autorizado. Desde su entrada en vigor, el próximo 1 de julio se exigirán las mismas condiciones a embarcaciones españolas que a las que porten pabellón extranjero si sus propietarios residen o desarrollan actividad comercial en nuestro país. Sin embargo hay dos disposiciones que entraron en vigor el pa-

sado 20 de mayo, la que actualiza las medidas de seguridad en las motos náuticas y la que regula las titulaciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

Entre las principales novedades que introduce la nueva norma está la regulación de los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando.

Se actualizan las balsas salvavidas que ahora deberán tener capacidad para el total de las personas a bordo. Estas balsas deberán revisarse periódicamente, sin superar los 24 meses en aquellas embarcaciones que desarrollen una actividad comercial.

Por otro lado, el nuevo Real Decreto establece un régimen de infracciones y sanciones con criterios e interpretación homogéneas en todo el territorio nacional, evitando así los distintos criterios de las capitanías marítimas, lo que dota de más seguridad jurídica. ■

Veda y pocas capturas

Galicia cierra la campaña del pulpo con una caída del 60% en las capturas, lo que ha supuesto 900.000 euros menos de ingresos para el sector que afronta los dos meses de veda con pesimismo total. En esta ocasión, el paro, tanto de la pesca profesional como recreativa, comenzó el 30 de abril, se prolongará hasta el 5 de julio y abarca todas las aguas competencia de la Xunta de Galicia.



A. Rivera

La veda es una de las medidas técnicas que comprende el plan experimental de la especie con el fin de ajustar la gestión pesquera a su ciclo de vida y así proteger su reproducción y contribuir a una explotación más sostenible.

Sin embargo estas bajas cifras de captura de la campaña 2021 hacen que el sector vuelva a insistir en sus peticiones a la Consellería do Mar para que realice un estudio exhaustivo que determine las causas de la escasez de pulpo.

En 2020 incluso en mitad de la pandemia se subastaron 220.000 kilos de cefalópodos, mientras que en la presente campaña apenas se

han alcanzado los 90.000. Según los datos de Pesca de Galicia, Cangas ha sido una de las lonjas que más ha achacado el descenso de ventas, en 2021 no llegaron a los 10.000 kilos, frente a los 58.000 del año anterior.

Una vez superada la veda, cada embarcación durante los meses de verano podrá pescar 30 kilos por día y por tripulante, además de otros tantos por embarcación, hasta un máximo de 210 kilos. La cifra sube en septiembre hasta los 50 y 350 kilos respectivamente. El número de nasas permitido queda establecido en función del tamaño de la embarcación y del número de tripulantes. ■

BREVES

Síndrome del túnel carpiano

El Tribunal Superior de Justicia de Galicia confirma una sentencia del Juzgado de lo Social número 4 de Pontevedra, en la que se declaraba como enfermedad profesional para las mariscadoras a pie el síndrome del túnel carpiano a raíz de una reclamación de una mariscadora de Cambados contra el ISM que solo le reconocía la baja por enfermedad común, siendo el importe de la incapacidad temporal mucho menor. El ISM alegó que el síndrome del túnel carpiano no aparece en el Real Decreto 1.299/ 2006, en el que se recogen las enfermedades profesionales. Los magistrados indican que esta dolencia es una enfermedad profesional porque así lo recogió la Seguridad Social a las mutuas colaboradoras y también numerosos médicos y peritos.

885 millones por el Prestige

La Justicia británica desestima el recurso presentado por London P&I Club y avala la sentencia del Tribunal Supremo español que obliga a la aseguradora a abonar 885 millones por el desastre ecológico del Prestige. La aseguradora presentó un recurso de apelación en Reino Unido alegando indefensión en España, sin embargo la Justicia británica indica que tendría que haber continuado la batalla judicial en los tribunales españoles y se declara incapaz de anular el juicio como pretendía la aseguradora. Los 885 millones están lejos de los costes de 2.335 millones que supuso el desastre para España. Sin embargo, London P&I Club puede interponer un nuevo recurso y además mantiene abiertos otros dos procedimientos en los que pide ser indemnizada por España.

Almeja furtiva de Portugal

A raíz de la operación Tagus Clams, coordinada por la Europol, realizada en España, Portugal e Italia contra el furtivismo y distribución ilícita de almeja desde la costa lusa (que se saldó con 7 firmas investigadas, 8 detenidos y 1,5 toneladas de la especie intervenida) Agade y Anfacos



BREVES

se han unido para solicitar a AESAN y al MAPA que lleve el caso ante la Comisión Europea, para que Portugal "siga los criterios de control de proveedores de moluscos unánimemente establecidos en el resto de países de la UE". En el estuario del río Tajo los furtivos campan a sus anchas, son verdaderas mafias que cada mes realizan aprehensiones de kilos y kilos de almeja en zonas con toxinas que se venden por toda Europa con documentación falsa.

Cañeros en Senegal

Cepesca y su asociada Dakartuna han solicitado "una solución urgente" para la flota cañera vasca en aguas de Senegal, que lleva 10 meses sin poder faenar allí debido al veto del Gobierno del país africano que les impide entrar en la bahía de Han y proveerse de cebo vivo para faenar, como llevaban 20 años haciendo. El Acuerdo de Pesca entre la UE y Senegal se cerró en julio de 2019 por un periodo de cinco años y contempla este aprovisionamiento pero unilateralmente Senegal ha cambiado las condiciones alegando que el cebo vivo impacta negativamente sobre sus pesquerías, pese a que informes científicos lo niegan.

Acuerdo METCentre y PLOCAN

El METCentre noruego y el PLOCAN canario son dos centros de prueba líderes en eólica marina flotante en Europa que han considerado actuar conjuntamente para desempeñar un papel importante en la transición europea de la energía verde. Este acuerdo ofrece además oportunidades de combinación de la eólica marina con nuevas soluciones tecnológicas como el hidrógeno y la producción de energía solar líquida.

Acuerdo MAPA y Guardia Civil

La secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, y la directora general de la Guardia Civil, María Gámez, han suscrito el Plan Anual de Control Integral de Actividades Pesqueras 2021 donde se establecen las líneas básicas de acción y las prioridades de la labor coordinada



CANARIAS

Feria de vocaciones

La Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno canario, el Instituto Tecnológico de Canarias y el Clúster Marítimo de Canarias organizaron los pasados 19, 20 y 21 de mayo la I Feria virtual del Fomento de Vocaciones en la Economía Azul "FARO" dirigida a estudiantes en la que participó el Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas, perteneciente al ISM.



Con la intención de potenciar el empleo cualificado vinculado a la Economía Azul en la región y generar contactos y sinergias entre los participantes, la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno canario impulsó, a través de su Viceconsejería de Empleo, la I Feria de Vocaciones "FARO" destinada a los estudiantes del último ciclo de la ESO, Bachillerato y Formación Profesional de las islas del archipiélago.

Durante tres días y de forma virtual, los interesados pudieron acceder a conferencias impartidas por representantes de organismos y empresas involucradas en cinco áreas temáticas vinculadas al mar: Marinas y Puertos Deportivos;

Acuicultura, Pesca y Biotecnología, Logística y Gestión Portuaria, Deportes y Reparación Naval, descubriendo así la oferta formativa y de empleo que los océanos abren a su futuro profesional.

El Instituto Social de la Marina, a través del Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de Las Palmas, participó en la Feria con un stand virtual. Por otra parte, su director Juan Socorro, intervino en la sesión de Reparación Naval para explicar la formación dual que ofrece el centro y que, además de unas enseñanzas técnicas y teóricas de excelencia, permite la realización de prácticas remuneradas en empresas donde los alumnos inician su vida laboral. ■

Indemnización por el temporal

Balfegó, Mapfre y las cofradías de pescadores de Vinaròs, Benicarló, Peñíscola, Les Cases d'Alcanar, La Ràpita, L'Ampolla, L'Ametlla de Mar, Cambrils y Tarragona han alcanzado un acuerdo de indemnización por la pesca de ejemplares que escaparon de las instalaciones de atún rojo ubicadas frente a la costa de Tarragona después del temporal Gloria.

En enero de 2020, la Península Ibérica se vio afectada por el temporal Gloria con olas de más de 14 m que batieron records históricos y provocaron cuantiosos daños en el litoral, entre ellos la ruptura de las jaulas que albergaban los atunes rojos. La empresa Balfegó perdió la mayoría de sus ejemplares, cuyos cadáveres aparecieron flotando, causando daños en embarcaciones y aparejos de los pescadores de la zona, que además colaboraron en su retirada del mar.

Tras un año de reuniones y después que la negociación quedase encallada, Balfegó decidió asumir una parte del siniestro (13%), lo que desbloqueó la negociación entre la empresa aseguradora y las cofradías. El 87% restante lo

cubre la compañía aseguradora en virtud de la póliza de seguros que Balfegó puso a disposición desde el primer momento.

El total de las indemnizaciones, que afecta a 94 embarcaciones y nueve cofradías, asciende a 435.000 euros.

Por otro lado, la flota de Balfegó acaba de partir a la campaña de atún rojo en el Mediterráneo occidental, una operación que se prolongará hasta el 1 de julio para capturar la cuota asignada a toda la flota que este año asciende a 2.410 toneladas y que transferirá posteriormente a sus instalaciones de L'Ametlla de Mar.

Este año Balfegó ha realizado una importante inversión para digitalizar y automatizar todas las comunicaciones entre sus barcos. ■



Embarcaciones de Balfegó partiendo de la L'Ametlla a la campaña del atún

BREVES

de vigilancia e inspección de la pesca marítima en tierra y en el mar. De acuerdo con el plan, la Guardia Civil operará siete patrulleras y cuatro helicópteros cedidos por el MAPA en los que se embarcarán los inspectores de pesca marítima para luchar contra la pesca ilegal.

'Bajamar Express', innovador

El "Bajamar Express", uno de los trimaranes más innovadores de Fred Olsen, ha sido reconocido como barco relevante del año 2020 por la Asociación de Ingenieros Navales (RINA, por sus siglas en inglés) una de las entidades profesionales más importantes del sector. Con 118 metros de eslora y una capacidad para 1.100 pasajeros y 276 automóviles, realiza travesías comerciales entre los puertos de Tenerife y Agaete. El buque destaca por contar con materiales sostenibles que reducen el consumo de combustible, las emisiones y el impacto en el entorno.

Seguros en acuicultura marina

Ya están a disposición de los interesados los detalles para suscribir un seguro de acuicultura marina para atún rojo, besugo, corvina real, dorada, lenguado senegalés, lubina, rodaballo, seriola y orejas de mar. En la orden publicada en el BOE se definen las explotaciones asegurables y las condiciones técnicas mínimas de explotación, así como el ámbito de aplicación, el periodo de garantía, de suscripción y el valor unitario de los animales en relación a este seguro.

2.900 empleos

Los proyectos desarrollados por los ocho grupos GALP en Galicia supusieron entre 2016 y 2020 una actividad socioeconómica que generó 2.900 empleos directos e indirectos a tiempo completo en el conjunto de la economía gallega. Desde la primera convocatoria de ayudas a los GALP, se han desarrollado 487 proyectos que contaron con 30 millones de euros de ayuda pública, 70 de fondos FEMP y 40 del sector privado. El 60% de esos proyectos tuvieron resultados productivos.

Hace 50 años...

En los dos hemisferios

Conflictos pesqueros sobre aguas jurisdiccionales

Las 200 millas de Ecuador, Perú y Chile. Bancos de Terranova: derechos exclusivos. Pesqueros cubanos en aguas norteamericanas. La pesca de Marruecos, con licencia. El problema de la anchoa: seis millas francesas en el Golfo de Vizcaya.



Según opinión de los biólogos, las especies marinas se encuentran sometidas a un incesante y devastadora captura favorecida por los avances de la técnica: los pequeños buques de pesca han sido desplazados por enormes barcos-factoría, que con sus instalaciones frigoríficas pueden dilatar la duración de sus campañas, y

aparatos como el sonar y el radar facilitan la detección de los fondos pesqueros y el conocimiento de sus movimientos migratorios. La enorme despensa marina no resulta, como se pensaba en otro tiempo, una inagotable fuente de reservas alimenticias. Bajo las disquisiciones teóricas en torno a los límites de las

aguas jurisdiccionales se oculta el enfrentamiento de los países en vías de desarrollo con las grandes potencias, poseedoras de las flotas pesqueras de mayor tonelaje del mundo. Estas, utilizando las técnicas más modernas, intentan explotar al máximo las riquezas pesqueras, aun cuando para ello tengan que calar sus redes en las mismas playas de los primeros. Es esta razón por la que se oponen a cualquier intento de ampliación de las aguas jurisdiccionales, pues cada milla más que se amplíe es una milla menos de que pueden disponer. Por el contrario, los países en vías de desarrollo tienen interés en evitar la depredación de sus recursos marinos a manos de empresas extranjeras antes de que puedan disponer ellos para su progreso económico.

Los problemas pesqueros, de gran tradición en el Derecho Marítimo, han cobrado actualidad recientemente, pues, de pronto, parece como si se hubiese dado la señal de salida en la carrera de las reivindicaciones sobre esta heredad común a la Humanidad que es el mar, surgiendo conflictos en diversas partes del mundo...

Eugenio Sánchez Guzmán

EN EL COLEGIO MOSTEIRON DEL ISM

Dos centenares de alumnas reciben instrucción

La actividad que el Instituto Social de la Marina viene realizando para elevar el nivel cultural y formativo de los trabajadores del mar es ya muy conocida en el sector laboral, dada su amplitud, ya que abarca la Educación general Básica, la formación profesional, extensión cultural y, en algunos casos, la Enseñanza Media.

Una de estas actividades de tipo cultural y formativo es la que se lleva a cabo en el colegio-residen-

cia Carmen Polo, situado en la localidad de Mosteirón, cerca de Sada (La Coruña), donde cursan estudios cerca de dos centenares de alumnas, hijas de trabajadores del mar fallecidos en accidente de trabajo y a quienes el Instituto Social de la Marina atiende gratuitamente, cuidando de todos los aspectos que el desarrollo físico, instructivo y formativo requiere en estos años de las vidas de las niñas. (...)



Para ayudar a la navegación

Servicio de helicópteros en Canarias

El Puerto de La Luz y Las Palmas, en la isla de Gran Canaria, el de mayor tráfico de los españoles y uno de los primeros del mundo, cuenta, a partir del 12 de marzo, con un nuevo ser-

vicio de ayuda a la navegación. Se trata de un servicio permanente de helicóptero, que ha montado la empresa Bristow Helicsa, para prestar a los buques en alta mar, especialmente.



Nadie te va a regalar nada. Tú mismo, con tu esfuerzo, eres capaz de conseguir el dinero que te pueda hacer falta en cualquier momento.

Basta con que abras en cualquier Caja de Ahorros una cartilla de ahorro-pesquero.

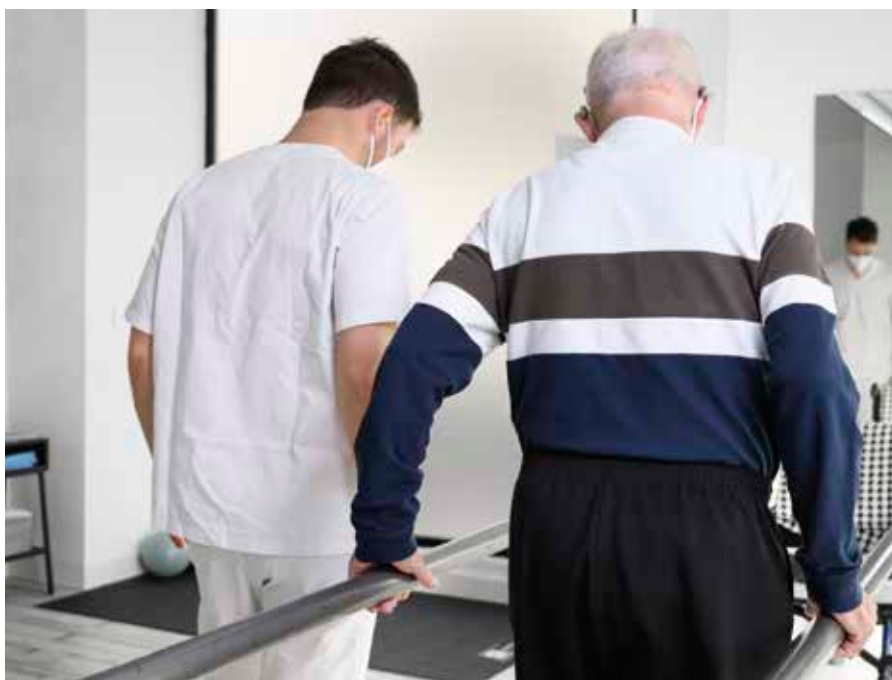
Al cabo de dos años, la Caja de Ahorros te dará un crédito del doble de la cantidad ahorrada, más sus intereses, para que puedas hacer la aportación inicial en una cooperativa de producción pesquero. Además, ya sabes que las cooperativas pueden contar con préstamos del Crédito Social Pesquero y del Fondo de Protección al Trabajo.

¡Sí! Puedes tener el orgullo de haber construido tu porvenir.

Sanidad Marítima

Nuevos avances en medicina (I)

Desde el punto de vista de la salud, durante 2020 y los comienzos de 2021 la pandemia de la Covid -19 ha centrado la atención de todos, con la esperanza puesta en las vacunas, pero también se han producido algunos avances en el ámbito de la oncología, la terapia génica y salud cardíaca, entre otras innovaciones médicas, que han albergado buenas noticias.



Los productos biológicos aceleran la curación tras una cirugía ortopédica

Dos de los mayores hitos médicos se han registrado en el ámbito de los trasplantes. El Hospital Clínic de Barcelona realizó el pasado el 5 de octubre de 2020 el primer trasplante de útero en España. El procedimiento fue posible gracias a la donación en vivo del útero de una hermana a otra. El trasplante de útero se dividió en dos fases: la extracción del útero realizada mediante cirugía robótica, para ser lo menos invasiva posible, y su

implantación que consistió en una cirugía abierta.

Otro trasplante histórico en España tuvo lugar a principios de año 2020 en el Hospital Puerta de Hierro de Majadahonda, al realizar por primera vez en España, un trasplante de corazón procedente de un fallecido por parada cardiorrespiratoria, que además se hizo con una técnica que permite recuperar otros órganos y tejidos del paciente.

España se convierte así en el quinto país del mundo en realizar este tipo

de trasplante cardíaco, que ya se hacían en Australia, Bélgica, Reino Unido y Estados Unidos.

La donación de órganos procedente de personas que mueren tras una parada cardiorrespiratoria, también denominada donación en asistolia controlada, ha sido la principal forma de expansión de la actividad de donación y trasplante en los últimos años en nuestro país, llegando a suponer hasta un tercio de las donaciones totales realizadas en España en 2019 según datos de la ONT. Sin embargo, hasta ahora, se consideraba que el corazón de una persona fallecida en estas circunstancias no era apto para la donación. Con este primer caso, se incorpora una nueva fuente de donación con la que hacer frente a la creciente demanda de corazones para trasplante y reducir con ello la lista de espera.

CÁNCER DE MAMA

Se han producido varios avances en este tipo de cáncer y uno de los más importantes ha sido un estudio americano que se ha realizado en 632 centros especializados de nueve países, entre ellos España, que ha dejado evidencia científica de

que las mujeres postmenopáusicas afectadas por el subtipo de cáncer de mama denominado luminal (representa el 65-75% de todos los subtipos) podrán evitar el tratamiento de quimioterapia y someterse solo al de hormonoterapia, teniendo el tratamiento la misma eficacia e idéntico pronóstico.

Asimismo, los tumores luminales se suelen subdividir en Luminal A, generalmente menos agresivos y que responden mejor a las terapias hormonales, y Luminal B, que responden peor a terapia hormonal y generalmente son más agresivos.

Un equipo de científicos, ha identificado una firma genética, que puede facilitar la localización de los casos más agresivos de tumores de tipo luminal A, que permitirá predecir qué pacientes no responderán a las terapias convencionales y necesitan otro tipo de tratamientos.

ENFERMEDAD CARDÍACA Y ACV

En el 2020 se ha descubierto cómo medicamentos diseñados para tratar la diabetes tipo 2, los inhibidores del transportador de glucosa de sodio 2 o los inhibidores de SGLT2 ayudan a los pacientes con insuficiencia cardíaca con fracción de eyección preservada (HFpEF), también conocida como insuficiencia cardíaca diastólica. En esta afección los músculos del corazón ventricular se contraen normalmente, pero no se relajan como deberían. Como consecuencia, el corazón no puede llenarse adecuadamente de sangre, dejando menos disponible para bombear al cuerpo. Actualmente, las recomendaciones para este tratamiento estaban diri-



En 2020 se realizó el primer trasplante de útero en España

gidas a afecciones acompañantes y al alivio de los síntomas, pero los inhibidores de SGLT2, podrían suponer una posible nueva opción de tratamiento.

También han aparecido nuevas terapéuticas que podrían cambiar el tratamiento de primera línea para la fibrilación auricular (un tipo de arritmia cardíaca) y una nueva cirugía mínimamente invasiva para prevenir un accidente cerebrovascular (ACV).

OSTEOPOROSIS Y ORTOPEDIA

La osteoporosis es una afección en la que los huesos se debilitan y se vuelven frágiles, lo que aumenta su riesgo de fractura. Con la osteoporosis, la pérdida de materia ósea ocurre de manera silenciosa y progresiva, a menudo sin síntomas hasta la primera fractura. Al proporcionar un mayor poder de fortalecimiento óseo, la reciente aparición del Romosozumab, un nuevo medicamento de doble acción, está dando a los pacientes con os-

teoporosis más control para prevenir fracturas óseas adicionales. Después de la cirugía ortopédica, el cuerpo puede tardar entre meses y años en recuperarse. Pero los productos biológicos (células, componentes sanguíneos y hormonas de crecimiento) tienen el poder de reemplazar o aprovechar el propio poder del cuerpo y promover la curación. Estos elementos están llegando a la atención ortopédica, lo que permite la posibilidad de mejores resultados acelerados.

Finalmente mencionar que los avances en analíticas de sangre que mejoran la capacidad para diagnosticar la demencia frontotemporal, como en el caso de la enfermedad de Alzheimer, están cada vez más cerca de convertirse en una realidad, según ha confirmado la Sociedad Española de Neurología (SEN). ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Comienza la vacunación de marineros



A mediados de mayo dio comienzo la vacunación de los trabajadores del mar en algunas Comunidades Autónomas. Para colaborar en este proceso, que en su día la directora del ISM consideró “fundamental”, el Instituto ha elaborado un protocolo según el cual, a través de sus Direcciones Provinciales, se elaboran relaciones de tripulantes, tanto de pesqueros como de mercantes, de toda la flota de pabellón español. Estas listas tienen en cuenta los calendarios de navegación de los trabajadores,

de forma que se pueda concretar cuándo es posible proceder a su vacunación. Elaborados con la colaboración de las cofradías de pescadores, empresas del sector y trabajadores, los directorios de marinos y marineros confeccionados por el ISM permiten conocer qué barcos tienen partida inminente o van a estar tiempo fuera y cuáles van a permanecer más tiempo en tierra. Las relaciones de personal preparadas recogen las tripulaciones completas de los barcos, independientemente de la nacionalidad de sus trabajadores, siempre que están de alta en el Régimen del Mar, y con ellas se persigue colaborar con los diferentes servicios de Salud de las Comunidades Autónomas y facilitar la vacunación de la gente del mar. Al cierre de este número, en Asturias, Cantabria, Galicia, País Vasco y la provincia de Cádiz ya se había comenzado a vacunar.

El ISM viene colaborando también con las autoridades sanitarias gallegas realizando, con su personal y en sus centros, test de antígenos a todas las tripulaciones del área sanitaria de A Coruña con carácter previo a su salida a la mar. ■

Carta de Servicios

La carta de servicios del ISM incorpora como novedades para este año prestaciones como el nacimiento y cuidado de menor, la corresponsabilidad en el cuidado del lactante o el subsidio extraordinario de desempleo así como las ayudas por paralización de actividades pesqueras.

Se ha puesto un especial empeño en reducir los tiempos máximos para el trámite y resolución de las prestaciones económicas y se ha recogido un nuevo compromiso en relación con la gestión de los Convenios Especiales como el de los estibadores.

Por otro lado, y a consecuencia del Covid-19, se han reducido de tres a uno el número máximo de desplazamientos que los trabajadores del sector deben efectuar al Centro de Sanidad Marítima para la realización del Reconocimiento Médico de Embarque. ■

Premios Jacumar

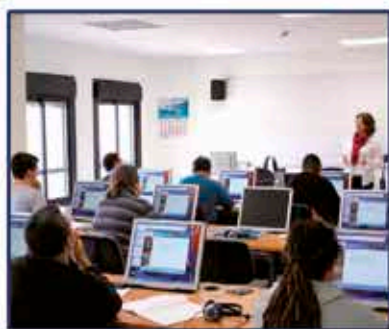
El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha convocado el Premio Jacumar de Investigación en Acuicultura, que cuenta con una dotación económica de 20.000 euros, y con el que se pretende favorecer las relaciones entre la comunidad científica y el sector productor, especialmente en el ámbito de las Pymes.

Podrán optar al Premio Jacumar todos los equipos de investigación o personas físicas individuales que efectúen sus trabajos en centros de investigación, públicos o privados, ubicados en España. Asimismo, se valorará su aplicación práctica a las empresas de acuicultura, el carácter innovador y la participación en el mismo de empresas del sector o instituciones científicas o también administrativas. ■

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)



*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>



cl@ve

¡Identificate con Cl@ve Permanente!



MINISTERIO DE EMPLEO, SEGURIDAD SOCIAL Y FAMILIAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

