

Mar



Nº 436
Marzo 2005

Costeras de la anchoa,
bonito y pez espada

**EL ISM COMENZÓ
EL "AME 2005"**

**España
defiende
en Bruselas
las empresas
mixtas**

Marruecos y la UE reabren el diálogo pesquero



Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO

Cerca de 30.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus quince años de existencia.

El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo



Centro de Formación Marítima de Bamio
El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel.: 986 51 02 55
Fax: 986 50 61 11

También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



Encauzado el conflicto de los astilleros de Izar y abierto el debate sobre la seguridad de los barcos de pesca tras el siniestro del "Siempre Casina", la pesca ha sido protagonista de las actualidades en las últimas semanas desde diferentes perspectivas.

Conciliar la vida laboral y familiar es un problema que afecta a todo tipo de actividades y sobre la que se han puesto en marcha diferentes iniciativas. En tierra es una cuestión de soluciones complejas. En el mar, las dificultades para solventar el problema tienen otra dimensión por las condiciones laborales del trabajo y el medio donde se desarrolla la actividad. Conscientes del problema y también de las dificultades que conlleva dar una respuesta a la situación actual, los Ministerios de Agricultura y

Pesca, Fomento y Trabajo y Asuntos Sociales a través del Instituto Social de la Marina, junto con representantes de organizaciones de la pesca, han puesto en marcha una mesa de trabajo sobre los posibles mecanismos para conciliar la vida laboral y familiar en el sector marítimo pesquero. No se puede hablar de acuerdos sino simplemente de propuestas, entre las que se baraja el desarrollo de un plan integral para estas familias. El dato positivo es que al menos se ha iniciado una vía para tratar de buscar una salida donde obviamente se deberán considerar igualmente las posiciones de los armadores.

El ISM, como en campañas anteriores, fletó un barco hospital en esta campaña el "Científico" para asistir a la flota que ha iniciado la costera del bocarte y que seguirá en los meses siguientes en otras aguas.

Conciliar vida laboral y familiar y Ame 2005

Desde los intereses del sector pesquero, noticia positiva, aunque es algo que se debe tomar en este momento con muchas reservas, se halla la reanudación

del diálogo entre Bruselas y la UE sobre la posibilidad de lograr algún tipo de acuerdo en materia de pesca. Hay un nuevo clima de entendimiento entre España y Marruecos, pero no se puede olvidar que los acuerdos se negocian desde Bruselas y que, en cualquier caso, lo que pueda surgir con Rabat no tendría nada que ver con lo que fueron en los años precedentes los acuerdos de pesca. En estas circunstancias, en relación con las posibilidades de pesca con Marruecos, la posición más razonable es la de una gran prudencia.

Mientras tanto, el Cluster de empresas pesqueras viajó a Bruselas para defender en persona ante todas las estructuras comunitarias la importancia de mantener los barcos que operan en terceros países frente a las pretensiones de Bruselas de dejarlos abandonados a su suerte. El sector busca vías para sostener esta flota en actividad, la Administración española las apoya y sólo falta que se articulen mecanismos de ayudas. ■



LA LUCHA, VIDA SIN TERROR

Autora: Marisol Moreda. Edita: Entrelíneas editores

La presidenta de la Fundación "Herederos de la Mar", Marisol Moreda, ha publicado una nueva novela, "La Lucha, vida sin terror", que se enmarca dentro del ámbito de las actividades que lleva a cabo esta fundación para prestar ayuda a las víctimas de los accidentes en la mar y a sus familias y allegados.

Como ya ha sucedido con las anteriores obras de Marisol Moreda todo el dinero que se recaude con la venta de esta obra irá destinado a la Fundación, nacida en septiembre de 2002. Esta Fundación, de carácter cultural, está dotada de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio.

Otros objetivos de la misma son: ayudar a la mujer marinera, contribuir a la prevención de accidentes en la mar, prestar ayuda a viudas y huérfanos de marineros, así como a los que, por su actividad, queden discapacitados para el trabajo, ser cauce y lugar de encuentro para las familias marineras y pescadores e impulsar y coordinar las iniciativas que respondan a intereses comunes de los pescadores y marineros españoles en el ámbito de los objetivos de la fundación.

En esta su cuarta novela, "La Lucha, vida sin terror", Marisol Moreda nos sitúa ante uno de los grandes desafíos a los que se enfrenta la humanidad: la gigantesca ola del terrorismo universal. Con descarnada crudeza y do-



cumentadas secuencias históricas, Sara, la protagonista, vapulea todo tipo de violencia en la que cualquiera de nosotros puede verse reflejado, y rememora hechos históricos tratados sin ningún tipo de partidismo, en los que tres generaciones de una misma familia se ven envueltas. Es una forma de rebelarse contra la violencia que está presente en millones de personas. Una historia valiente tratada sin partidismos ideológicos, que ante-

tepone al ser humano ante todo y ante todos.

En la presentación del libro, la autora estuvo acompañada por Cristina Castro, presidenta de la Asociación de Pescadores Rosa dos Ventos, de Vigo; por Cristina de Josh, escritora, por Carmen Beraldi, asesora del secretario general de Pesca Marítima y por su editor, Carmelo Segura. Presidió la mesa el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López, quien elogió el tesón de Marisol Moreda para llevar adelante la Fundación "Herederos de la Mar" y recordó la figura de su padre, Guillermo Moreda Oroza, antiguo directivo del Instituto social de la Marina. ■

Nota: Para los interesados en conocer las actividades de la Fundación "Herederos de la Mar" pueden consultar su página web www.herederosdelamar.com

En este número

Nº 436 Marzo 2005

Editor:
Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo y Asuntos
Sociales).

Director general:
Eduardo González López.

Director:
Vidal Maté.

Redacción:
Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y
Concha Hernández Carazo.

Fotos:
Jesús Navarro y J. M. González Vallejillo

Secretaría de redacción:
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del
Pontón, 2 - Tel. 965 12 65 23.

Airama: 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/ Alameda, 1 -
Tel. 93 443 96 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n -
Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.
Santander - Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos,
19 - Tel. 977 24 03 87.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 -
Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 -
Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de
la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra) - Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa.
C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) -
Tel. 94 412 61 00.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Publicidad:

Instituto Social de la Marina.

Génova, 20. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax

91 319 91 34. Isidoro Mora.

Imprime: GRAFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPQ: 205-05-001-5

MAR no se hace responsable de las opi-
niones vertidas en los artículos y entre-
vistas publicados. Sólo se considerarán
opiniones de MAR aquellas que vayan
suscritas por su director o aparezcan en
forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcial-
mente los trabajos publicados en MAR,
citando la procedencia y solicitando la
autorización de la revista.



10

EL ISM EN LA COSTERA DEL BONITO. El Instituto Social de la Marina fletó el barco hospital "Científico" para atender a la flota que inicia la costera del bonito.

20

DEFENSA DE LAS EMPRESAS MIXTAS. El Cluster defendió en Bruselas el apoyo para las sociedades mixtas que operan en terceros países con más de 500 barcos.

- 6 Diálogo Social
- 10 El ISM en la costera del bonito
- 12 Agencia de la Pesca en Vigo
- 13 Marruecos y la UE inician contactos
- 14 Medas, trabajo alternativo en zonas costeras
- 20 Cluster para defender las empresas mixtas
- 24 Barcos de la UE para la zona del "tsunami"
- 28 Oleaje del mar y su medición
- 32 La siniestralidad laboral
- 36 Seminario sobre prolongación vida laboral
- 38 Conciliación de la vida laboral en el mar
- 40 La marina mercante en 2004
- 44 Náutica deportiva y siniestralidad
- 46 Bruselas controlará más el transporte marítimo
- 50 Inversiones en puertos
- 54 Los conserveros ante el futuro
- 58 Programa Life para localizar aves marinas
- 62 Las praderas de poseidonia en el Mediterráneo
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica, la hepatitis
- 74 Noticias/breves

38

VIDA LABORAL EN EL MAR. La Administración inició los trabajos para buscar salidas que concilien la vida laboral para los trabajadores del mar.



AVANZA EL DIÁLOGO SOCIAL

El Gobierno y los agentes sociales han acordado la reforma del mercado laboral en cuatro ámbitos esenciales: la regulación laboral, costes de contratación temporal e indefinida, políticas activas de empleo y protección por desempleo y servicios públicos de empleo. El Gobierno ha entregado a los sindicatos y empresarios un documento que, una vez completado con los temas que aporten los interlocutores sociales, servirá de base de negociación, que se pretende concluir antes de que finalice el mes de julio para que así las medidas que se hayan acordado puedan incluirse en la redacción de los Presupuestos Generales del año próximo.

La mesa de diálogo social sobre la reforma laboral se reunió el pasado 14 de marzo y en ella, además de acordar los cuatro grandes temas que se van a revisar, las partes reafirmaron su confianza en el diálogo social con vistas al logro de conseguir tres objetivos: incrementar la creación y calidad del empleo aunando la seguridad para los trabajadores y la flexibilidad para las empresas; promover la integración de las mujeres y los colectivos más desfavorecidos y fortalecer las políticas de empleo y el papel de los Servicios Públicos de Empleo (SPEs) y todo ello en el marco de una apuesta por un modelo de crecimiento económico equilibrado y duradero basado en el aumento de la productividad y la competitividad de las empresas.

Además de abordar los temas que centrarán el debate, las partes se pusieron de acuerdo en el calendario. A partir del documento que el Gobierno presentó al día siguiente de esta reunión con su listado de cuestiones a reformar, el mes de abril servirá para "intercambiar propuestas" entre los negociadores, de manera que al final de ese mes el Ejecutivo pueda re-



dactar un documento que aúne todas las propuestas. En mayo y junio se desarrollará la verdadera negociación para, a ser posible, tener un acuerdo definitivo antes de que finalice el mes de julio. El objetivo es que las medidas económicas que lleven aparejadas las reformas que se pacten puedan ser incluidas en los Presupuestos Generales de 2006, cuya elaboración debe estar finalizada en septiembre.

A esta mesa, que abrió el diálogo social en materia de reforma laboral, asistieron por parte del Gobierno, el secretario de Estado de Economía, David Vegara; el secretario general de Empleo, Valeriano Gómez y la secretaria general de Políticas de Igualdad, Soledad Murillo. Por parte de los empresarios estuvo el secretario general de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar y en representación de los sindicatos mayoritarios UGT y CCOO, Antonio Ferrer e Ignacio Fernández Toxo.

DOCUMENTO PARA EL DIÁLOGO

El documento enviado por el secretario general de Empleo, Valeriano Gómez, a los agentes sociales se articula en los cuatro ámbitos

pactados en la reunión: regulación laboral, coste de la contratación temporal e indefinida, políticas activas de empleo y protección por desempleo y Servicios Públicos de Empleo.

Entre las medidas propuestas para estudio en materia de regulación laboral figuran valorar la posibilidad de generalizar la modalidad contractual de fomento de la contratación indefinida y revisar el régimen de despido por causas económicas. Según ha explicado el ministro de Trabajo, Jesús Caldera, el Gobierno propone extender a todos los contratos nuevos la modalidad de despido con una indemnización de 33 días por año que ahora, y desde la reforma de 1997, solo se utiliza para fomentar la contratación indefinida de jóvenes, mujeres y otros colectivos más desfavorecidos. Se trataría, según Caldera, de "hacer el despido más atractivo". Esta medida cuenta, en principio, con la oposición frontal de los sindicatos.

También se contempla en este apartado de regulación laboral: estudiar la modificación de la contratación temporal para evitar el fraude o su utilización injustificada; fomentar la contratación a tiempo parcial, adaptándola a las ne-



ACUERDOS EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La mesa de Prevención de Riesgos Laborales dio un importante impulso al diálogo social en la reunión que mantuvo el 22 de febrero. En ella se llegó a acuerdos concretos como acordar desde esta mesa una estrategia española de seguridad y salud en el trabajo que esté en concordancia con la estrategia europea y coordinada con los planes de acción de las Comunidades Autónomas. Esta debe estar elaborada a partir de un enfoque global e integrado de las políticas de seguridad y salud en el trabajo y se oriente a la consecución de resultados y que sea capaz de generar el máximo consenso político e institucional. La elaboración de esta estrategia contará con la máxima implicación de las CCAA.

También se ha acordado impulsar, con carácter urgente, la reforma y potenciación del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para dotar al mismo de una estructura organizativa y funcional acorde con la misión y responsabilidades que le otorga la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y de un nivel adecuado de recursos humanos y materiales. El compromiso de la Administración es presentar a la mesa el proyecto de Real Decreto de Reforma antes del 30 de abril.

Para el 30 de mayo se fijado el cierre de la negociación de la modificación del Reglamento de los Servicios de Prevención y para el 30 de junio se tendrá la nueva lista de enfermedades profesionales, ya que la actual data de 1978.

Por último otros dos acuerdos de la mesa son la habilitación de funcionarios técnicos de la CCAA para que colaboren con la Inspección de Trabajo y Seguridad social y la dotación con 24 millones de euros para este año a la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. ■

cesidades de empresas y trabajadores, analizar la reforma del marco legal de contrata y subcontratas con objeto de aumentar la seguridad jurídica, mejorar la contratación, intermediación y recolocación, favoreciendo la actuación de las empresas de trabajo temporal y racionalizar el empleo temporal en las Administraciones Públicas

COSTE DE LA CONTRATACIÓN

Las medidas que, según el documento, podrían tomarse en relación al coste de la contratación temporal e indefinida son: valorar la posibilidad de modificar el régimen vigente de indemnizaciones para los diversos tipos de extinción contractual y la de revisar los tipos de cotización selectivos vigentes en función del tipo de contrato, en la contingencia de desempleo.

POLÍTICAS ACTIVAS

En este ámbito se plantea la revisión del sistema de incentivos, reservándolos, con carácter general, a la contratación indefinida, incentivar de manera selectiva la contratación de colectivos con mayores dificultades de inserción, fomentar la relación entre políticas activas y pasivas de empleo y promover el autoempleo en el ámbito del trabajo autónomo, cooperativas y sociedades laborales.

Por último, las medidas dirigidas a la mejora y consolidación del sistema de los Servicios Públicos de Empleo Estatal y Autonómicos pasarían, según el documento gubernamental, por reforzar la coordinación entre ambos servicios para mejorar su eficacia; fomentar la movilidad geográfica de los trabajadores y de las ofertas de demandas de empleo entre las distintas comunidades, modernizar los SPEs y desarrollar la Ley de Empleo fomentando la participación de los interlocutores sociales en la gestión de estos servicios.

PROPUESTAS SOCIALES

Sobre la base conjunta de que las reformas laborales no supongan retroceso alguno de derechos sociales para los trabajadores, los sindicatos mayoritarios tienen también sus propuestas que aportar a la mesa del diálogo social. Para Comisiones Obreras hay que seguir bonificando el empleo indefinido, especialmente el de mujeres y jóvenes y no rebajar los costes del despido. También propone que se limite el encadenamiento de contratos, se regulen las contrata y subcontratas y se aumenten las garantías para las contrataciones a tiempo parcial y fijo discontinuo.

Por su parte, UGT coincide en que la futura reforma no puede debilitar los derechos de los

trabajadores con el abaratamiento del despido y propone mejorar la calidad del empleo e incrementar el femenino.

Los empresarios piden que se eleve el nivel de productividad, que se incremente el de flexibilidad y que se mejore la calidad del empleo para conseguir más estabilidad y disminuir la temporalidad.

CONSENSO

Lo que sí ha reiterado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, es que el Gobierno aplicará en la reforma laboral "el método de concertación y de consenso previo", que implica que el Ejecutivo no legislará unilateralmente sin el respaldo común de la patronal y los sindicatos, tal y como ya anunció el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, en julio del año pasado cuando arrancó el diálogo social con la firma de un documento conjunto.

Caldera ha insistido en que el Gobierno "confía en el diálogo social y en el consenso. Las reformas son ley si están consensuadas, sino es prácticamente imposible hacerlas".

Además de las mesas de diálogo social abiertas sobre mercado laboral, protección social, formación continua, prevención de riesgos y dependencia, el gobierno ya ha conseguido acuerdos importantes con el máximo consenso. Entre ellos figuran la aprobación por unanimidad parlamentaria y el máximo respaldo de todas las instituciones y organizaciones de la Ley de Violencia de Género y del Reglamento de Extranjería. También se aprobó el Decreto sobre revalorización de las pensiones y la subida del Salario Mínimo Interprofesional. Actualmente el Gobierno ha presentado ya el Libro Blanco sobre la Dependencia que servirá como inicio para que España cuente pronto con un Sistema Nacional de Dependencia, considerado por el gobierno como "el cuarto pilar del Estado del Bienestar".

Al cierre de este número de "MAR" se había reunido la mesa de diálogo sobre Formación Continua en la que se estudió la distribución del presupuesto para este año, la transformación de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo en la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo y la formación profesional en el ámbito laboral: situación y perspectivas.



IMPULSO

Tanto la constitución de esta mesa como el avance conseguido en la que está abierta en materia de Prevención de Riesgos Laborales se han producido después del impulso que el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, dio al diálogo social en la reunión que mantuvo, junto con el vicepresidente Económico Pedro Soibes y el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, con los interlocutores sociales el pasado 2 de febrero. Tras una etapa de cierta calma en torno al diálogo social motivada por la única discrepancia surgida en esta materia, motivada por la cláusula de revisión automática del Salario Mínimo Interprofesional, todas las partes acordaron relanzar el diálogo para lograr acuerdos en la reforma laboral, el futuro de las pensiones y el desarrollo de la Ley de Dependencia y continuar avanzando pactos en las mesas abiertas sobre Prevención de Riesgos Laborales y Formación Continua.

Además Rodríguez Zapatero se comprometió con los agentes sociales a reunirse con ellos antes de cada cumbre europea de primavera. En este encuentro, que reúne a los ministros de Trabajo de los 25 países miembros de la Unión Europea, se abordan cuestiones sociales y laborales. La propuesta fue acogida con satisfacción por todas las partes. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

Organizada por el ISM



Comienza la campaña de ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA 2005

Con dos lemas "Por ti nos mojamos" y "Del Cantábrico al Atlántico y cuando nos necesites", el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha la Campaña de Asistencia Médica Embarcada "AME 2005" para prestar atención sanitaria a los 900 barcos y alrededor de los 10.000 tripulantes que integran las flotas del bocarte, del bonito y del pez espada que faenan en el Cantábrico y el Atlántico Norte durante los meses de abril a diciembre. La Campaña se inscribe en el Programa de Sanidad Marítima y tiene un coste estimado de 1.300.000 euros que serán cofinanciados por el Fondo Social Europeo a través del IFOP (Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca). Como novedad para este año cabe destacar que la AME ha cambiado sus fechas y, en lugar de comenzar en marzo, lo ha hecho en abril, finalizando en diciembre en vez de en noviembre. Ha sido el propio sector el que así se lo ha solicitado al ISM, ya que en marzo las flotas están más cerca de tierra y es menos necesaria la presencia del buque hospital.

La Asistencia Médica Embarcada será prestada por el buque sanitario "Científico", contratado por el Instituto Social de la Marina, cuyo puerto base está en Santander. En el futuro el Instituto tiene previsto prestar este servicio con un barco propio que está siendo construido en los astilleros "Izar", de Gijón.

El objetivo esencial de la Asistencia Médica Embarcada es atender sanitariamente a las flotas que se dedican a la pesca del bocarte, el bonito y el pez espada, para que cuenten con la misma atención sanitaria que los trabajadores en tierra, por medio de consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico a los buques pesqueros, ingreso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del enfermo tanto por vía marítima o aérea según lo requiera la gravedad de la patología a tratar. Para llevar a cabo estas tareas el buque hospital lleva a bordo dos médicos y un ATS. En esta primera marea del mes de abril los doctores que embarcarán son José María Iturriaga y Jorge Herrador que pertenecen al servicio de sa-

nidad marítima de las direcciones provinciales del ISM en Cádiz y Cantabria, respectivamente. El ATS es Victor Montagut, del ISM en Valencia.

ASISTENCIA TELEMÁTICA

Además de la atención médica señalada los trabajadores del mar cuentan en la AME con asistencia telemática. Ello es posible por el acuerdo firmado entre el ISM y el Servicio Cantábrego de Salud para la prestación de asesoramiento médico y asistencia especializada por parte del Hospital Universitario "Marqués de Valdecilla". Los facultativos del buque hospital podrán realizar consultas específicas con el citado hospital bien por teléfono, internet o videoconferencia. El Instituto Social de la Marina ha dotado al hospital de los equipos de telemedicina necesarios.

APOYO LOGÍSTICO

Aparte de la función sanitaria, el buque hospital fletado por el ISM, realiza también tareas de apoyo logístico a los barcos que lo precisen, consistentes en reparaciones en la obra viva de los pesqueros, zafamiento de hélices de posibles enganches en las artes de pesca, entre otros. Para realizar estas tareas el buque cuenta con una tripulación especializada en la que se incluye un equipo de buzos.

BUQUE SANITARIO "CIENTÍFICO"

El buque sanitario "Científico" ha sido especialmente pertrechado para atender cualquier emergencia sanitaria. Dispone de enfermería equipada con sala de curas, sala de cuidados intensivos, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para 14 en caso de necesidad, embarcación neumática para el transporte entre el barco y los pesqueros, dos grúas a ambas bandas, una de 13 metros y otra de 9 y cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

BALANCE

Durante la AME 2004 el número de trabajadores asistidos ascendió a 123, el número de casos fue de 128, de los cuales 78 fueron por enfermedad y 50 por accidente y se realizaron 258 consultas, 165 de ellas fueron radiomédicas, 61 ambulatorias y 32 fueron en otros barcos.

TRECE AÑOS DE AME

Las campañas de asistencia médica embarcada se iniciaron en 1992 para prestar asistencia sanitaria a los trabajadores del mar que, entre junio y septiembre, faenan en aguas del

ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA
AME2005
por tí nos mojamos

campana anchoa (bocarte): abril/mayo
campana bonito: junio/julio/agosto/septiembre
campana espada: octubre/noviembre/diciembre

UNIÓN EUROPEA FONDO SOCIAL EUROPEO
MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES
AGENCIA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Cantábrico en la pesca del bonito. Atendiendo a las peticiones de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, el tiempo de asistencia se ha ido ampliando en años sucesivos. En 2002 se amplió de marzo a noviembre para atender también a las flotas del bocarte y pez espada.

En la presente campaña de acuerdo con las necesidades de las flotas y las previsiones pesqueras, el "Científico" asistirá a la flota del bocarte durante los meses de abril y mayo. De junio a septiembre atenderá a la "costera" del bonito y de octubre a diciembre a la del pez espada.

El total de barcos que integran estas flotas se aproxima a los 900, con unos 10.000 trabajadores a bordo. En concreto la flota espada, que desarrolla sus faenas en distintas zonas del Atlántico Norte está formada por unos 110 buques y alrededor de 1.500 tripulantes. La "costera" del bonito, que se concentra fundamentalmente en el caladero comprendido entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa, la integran aun número aproximado de 600 buques pesqueros, con unos 5.000 tripulantes. Por último, la campaña del bocarte que se despliega en aguas del Cantábrico está formada por 250 barcos con 3.2000 trabajadores a bordo. ■

C. H.C.

ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA
AME2005
por tí nos mojamos

Distintivo de llamada:
EAWZ
Frecuencia Radio:
6224 khz
Emergencia Canal:
16 vhf / 2182 khz

Satélite Inmarsat:
00 871 762 712 140
00 874 762 712 140
Moviline:
608 087 028



Bruselas dio LUZ VERDE a la agencia de Pesca en Vigo

Los ministros de pesca comunitarios dieron luz verde a la creación de la Agencia Comunitaria para el Control de la Pesca en Vigo que está en funcionamiento a partir de 2006. La ministra española de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa se mostró satisfecha de los acuerdos conseguidos en línea con lo que defendía la Administración y el propio sector.

La ubicación de la Agencia en Vigo era una decisión que ya había adoptado informalmente por la Unión Europea el pasado año. Sin embargo, el objetivo de la Administración española y del conjunto del sector en los últimos meses era conseguir para la misma el máximo de competencias, no solamente en tareas de control para la pesca sino también en otras acciones como estudios científicos, aportar información sobre recursos, programas de formación etc... En esta línea España llevó sus inquietudes a diferentes instituciones y organismos comunitarios como la Eurocámara y el Comité Económico y Social desde donde se tomaron acuerdos apoyando las posiciones españolas.

En acuerdo final adoptado por los ministros de Pesca contempla como principales misiones de la Agencia coordinar el control y la inspección en los países miembros de acuerdo con las exigencias comunitarias, coordinar el desarrollo de las medidas nacionales de control e inspección adoptadas pro cada país, apoyar a los países miembros en sus actuaciones reportando información, coordinar los trabajos de inspección e intercambio de experiencias entre los países miembros y coordinar operaciones para combatir las pesquerías ilegales no regladas y reglamentadas de acuerdo con las reglas de juego comunitarias e impartir cursos de formación a inspectores y otro personal

España ha logrado para la misma unas mayores competencias en materia de control inspecciones y formación

Junto a la batalla por el aumento de las competencias para la Agencia, la Administración española había defendido una representatividad más equilibrada en el seno de la misma frente al poder absoluto de la Comisión. El resultado final es que el consejo de Administración de la Agencia esté formado por un miembro de cada país, un total de 25, junto a seis miembros en representación de la Comisión de la Unión Europea. Al frente de la Agencia habrá un director ejecutivo elegido por el consejo. Cada miembro tendrá un voto. No se ha logrado una presencia en representación del sector como se reclamaba. Únicamente se ha admitido que haya un miembro, pero sin derecho a voto.

La Agencia contará con un presupuesto inicial de 5 millones de euros al año y con una plantilla de 49 personas. ■ V.M.

Representantes de la Comisión Europea y del gobierno de Marruecos reabrieron en las últimas semanas los contactos para explorar las nuevas posibilidades de lograr algún tipo de compromiso en materia de pesca entre ambas partes. La posición comunitaria de viajar a Rabat en relación con este asunto es consecuencia del nuevo clima de relaciones existentes entre España y Rabat así como por la petición de la Administración española para tratar de buscar un acuerdo con ese país que permita faenar a una parte de la flota que en su día tuvo que buscar otros caladeros.



Bruselas y Rabat **REABREN** EL DIÁLOGO PESQUERO

En principio, las autoridades comunitarias mantienen una posición de prudencia sobre las nuevas posibilidades de suscribir acuerdos

La salida de la flota española de los caladeros de Marruecos y del Sahara se produjo en noviembre de 1999 tras finalizar un acuerdo de cuatro años. Bruselas y las autoridades de Rabat llevaron a cabo de forma muy intermitente negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo que fueron finalmente rotas oficialmente en febrero de 2001 ante la falta de voluntad para lograr un compromiso por parte de las autoridades del país norteafricano. El gobierno de Rabat había anunciado desde un primer momento que en cualquier caso, el nuevo acuerdo nunca sería igual a los anteriores que se basaban en acceso a recursos a cambio de dinero.

La no renovación del acuerdo supuso dejar sin caladeros a unos 400 barcos para los cuales en los últimos años se han buscado diferentes salidas como desguace, reubicación en caladeros nacionales o búsqueda de caladeros en terceros países. Las flotas más afectadas por la cercanía de las costas fueron las de Canarias y Andalucía, flotas que también podrían

ser las más favorecidas si es posible suscribir nuevos compromisos.

De cara esta nueva etapa de contactos para sondear la posibilidad de un nuevo acuerdo, en principio, las posiciones son de una gran prudencia, tanto desde la parte comunitaria como desde las autoridades de Rabat. Marruecos siempre ha defendido la necesidad de poner sobre la mesa nuevos mecanismos en este tipo de relación donde, por encima del acceso a las capturas y el pago de ayudas, estén nuevas vías de colaboración en materia de pesca desde la extracción la transformación y la comercialización.

En principio, los contactos entre Bruselas y Rabat no han pasado de simples conversaciones técnicas y se habrían dado un plazo hasta el verano para la posibilidad de entablar negociaciones con vistas a un nuevo acuerdo. España ha desarrollado en los últimos meses diferentes contactos con Marruecos y fruto de ese clima de colaboración son los compromisos por los que se están realizando en esas aguas algunas campañas experimentales para evaluar la situación de los caladeros cuyo deterioro ha sido más importante cuando ha estado sin faenar la flota española. Pero, a partir de este momento, España ha cedido el testigo a las autoridades comunitarias para que sean ellas las encargadas de llevar adelante las conversaciones. ■ V.M.



Un proyecto para **CREAR EMPLEO** en zonas de pesca

La búsqueda de empleo alternativo en zonas dedicadas tradicionalmente a la pesca constituye en este momento uno de los problemas más importantes planteados en esas regiones ante el recorte de actividad en este sector. Frente a esta situación, desde diferentes frentes se ha planteado distintas alternativas. Una de ellas, es la desarrollada en los últimos tres años por el programa Medas 21, en el que ha colaborado el Instituto Social de la Marina al que desde este año seguirá el proyecto Sagital, también con la presencia del ISM como organismo ligado y comprometido con el conjunto del sector marítimo pesquero.



La acuicultura constituye una posibilidad para el trabajo alternativo del sector de la pesca, pero no es la única en zonas donde en una buena parte del año es posible también el trabajo en el turismo o los servicios en base a estructuras ya existentes o con la puesta en marcha de nuevas actividades.

SECTOR EN CRISIS

En el sector de la pesca se ha barajó en el pasado la cifra de 100.000 trabajadores. Sin embargo, se trata ya de un simple dato para la historia que en este momento se sitúan sólo en el entorno de las 50.000 personas con empleo directo y entre las que ya se hallan y quieren entrar muchos trabajadores emigrantes. Sin embargo, a esa cifra de empleo directo en la pesca se deben sumar aproximadamente otras 250.000 personas que lo hacen de forma indirecta, lo que multiplica la importancia de ese colectivo para zonas donde el mar supone el eje de su economía.

El recorte de las posibilidades de empleo en el sector de la pesca de forma directa en la mar o en tierra en actividades indirectas o complementarias, responde a diferentes fenómenos que van desde las menores posibilidades para pescar hasta la dureza de la actividad y su compensación económica.

Fundamentalmente en las dos últimas décadas se ha producido un recorte en las posibilidades de pesca en todos los caladeros con carácter general. Hay menos zonas donde pescar y ello se ha traducido en un recorte en el número de barcos. Por otra parte, la mejora de las condiciones técnicas de las embarcaciones ha supuesto unas menores necesidades de personal a bordo de los mismos, situación que se repite tanto para la flota que opera en caladeros nacionales, comunitarios, como en terceros países. A estas circunstancias generales en todos los frentes, se sumó en los últimos años la terminación del acuerdo de pesca con Marruecos que supuso dejar fuera de juego a varios cientos de barcos que tuvieron que reubicarse en otros caladeros o dejar definitivamente la actividad.

**Se trata de una
actuación
enmarcada
en la iniciativa
Equal del Fondo
Social Europeo**





El ISM ha participado en el mismo como colaborador y también lo hará en la nueva iniciativa Sagital desde este año

En lo que afecta a la actividad en tierra se ha dejado sentir igualmente el impacto de la desubicación de algunas industrias que han optado por montar plantas en otras zonas en terceros países para ganar en competitividad por los menos costes laborales. Igualmente hay que tener en cuenta las exigencias de algunos terceros países con caladeros de pesca para exigir la presencia de oriundos para trabajar en esos barcos.

Junto a las mayores dificultades para acceder a un puesto de trabajo en tierra y fundamentalmente en mar en la actividad de la pesca, se halla la dureza en sí de la actividad con largas jornadas o periodo fuera de casa, trabajo que en muchos casos no se considera lo suficientemente remunerado y donde ya nadie o casi nadie acude por vocación. Ello provoca la negativa de muchos hijos de pescadores jóvenes a embarcarse y la entrada progresiva de emigrantes ante la no existencia de otras posibilidades de empleo.

PROGRAMAS

Al hilo de esta problema, desde diferentes frentes en los últimos años se han puesto en marcha distintas iniciativas todas ellas encami-

nadas a ofrecer nuevas posibilidades de empleo en zonas donde la pesca fue históricamente motor de su actividad económica. Una de ellas ha sido en los últimos tres años el Proyecto Medas 21 y que se ha desarrollado en el marco de la iniciativa Equal perteneciente al

Fondo Social Europeo. El programa se ha ejecutado bajo la dirección de Agustín Molina, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid, hombre embarcado desde los años setenta en la problemática del sector

de la pesca y que ha desarrollado previamente diferentes trabajos relacionados fundamentalmente con la acuicultura. Para Agustín Molina, la acuicultura es una de las alternativas más importantes en materia de empleo para la actividad de los pescadores, pero no puede ser tampoco la única en cuanto se trata generalmente de zonas con alto valor especialmente turístico que debe ser aprovechado correctamente. Con una superficie de costa de unos 10.000 kilómetros, la acuicultura se considera que ofrece el mayor potencial pero sin dejar a un lado otras muchas posibilidades empresariales para la generación de empleo de acuerdo con un desarrollo sostenible y de reforma complementaria con otras actuaciones.





Desde esa perspectiva se puso en marcha en 2002 el programa Medas 21 para ofrecer alternativas al colectivo de personas afectadas por la crisis en el sector de la pesca y partiendo de la necesidad de superar una serie de carencias en esas zonas que se concretaban en los siguientes puntos:

- Escasa diversificación económica
- Factores productivos obsoletos y de bajo rendimiento
- Estructura muy deficiente en cuanto a equipamientos y servicios
- Falta de recursos económicos internos y al dificultad para acceder a fuentes de financiación externa
- Bajo nivel de formación general y profesional
- Automarginación de los pescadores en relación con otras actividades no relacionadas con el mar
- Exclusión de las mujeres en el entorno laboral de la pesca extractiva y la falta de expectativas para los jóvenes en un entorno de progresiva destrucción de los puestos de trabajo.

AMPLIA PARTICIPACIÓN

Para el desarrollo de este programa, un punto fundamental ha sido la decisión de sus responsables más directos de abrir el mismos a todos los agentes que tengan posibilidades

para aportar algo al desarrollo del mismo de forma directa e indirecta.

En esta línea, entre otros muchos agentes, se ha contado en el sector de la pesca con la participación de las Cofradías de Pescadores de Cádiz, Barbate, Santa Tecla de A Guarda y la organización de palangreros guardeses OR-PAGU. Han colaborado en los proyectos organizaciones sindicales de diferente ámbito de CCOO, asociaciones de mujeres como Amfar Galicia, administraciones locales como los ayuntamientos de Barbate en Cádiz y A Guarda en Pontevedra, organizaciones empresariales como Apomar, la empresa pública TRAGSA, universidades y los ministerios de Agricultura a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, el ministerio de Medio Ambiente. En este programa ha tenido igualmente una colaboración el Instituto Social de la Marina.

Para el desarrollo de este programa, una primera fase se concretó en la identificación de las nuevas posibilidades de empleo y en la ejecución de los primeros proyectos piloto. En esta línea, se pusieron en marcha trabajos para evaluar las posibilidades de iniciativas empresariales tanto en Galicia como en Andalucía, desde las perspectivas de la acuicultura así como en diferentes facetas relacionadas con el ocio ligadas y con el desarrollo de una economía sostenible para diversificar la actividad lito-

El objetivo es ofrecer nuevas alternativas a la actividad de la pesca

La acuicultura es una de las salidas, pero no la única



El turismo es una posibilidad importante, pero lo fundamental es ofrecer formación a los colectivos afectados

ral. Estas experiencias llevadas a cabo en dos zonas, se considera es posible extenderlas tanto a otros puntos de la costa norte como a otras regiones del Mediterráneo.

Una segunda fase en el desarrollo del programa se ha concretado en los trabajos de apoyo para la creación de empresas, orientando y asesorando a las personas interesadas en desarrollar nuevas actividades. Para todo ello se elaboraron manuales de asesoramiento desde la perspectiva técnica, jurídica, económica, sistemas de gestión etc., mediante cursos de formación para formadores. En todos los casos, se parte de la idea de innovación en cada una de las actividades para que a corto o medio plazo no vuelvan a ser empresas en proceso de reconversión o con peligro de eliminación.

Una tercera parte del programa se basó en la prestación de servicios integrados de asesoramiento permanente a las iniciativas empresariales puestas en marcha. Objetivo de los responsables del proyecto es que cuando se inicia una nueva actividad empresarial, los gestores de la misma tenga la posibilidad de tener un buen asesoramiento para facilitar la consolidación de la empresa y que los mismos no se vean abandonados a su suerte. En todos los casos se quiere primar la incorporación de la mujer a las nuevas actividades.

Finalmente, otra actividad del programa en los años de funcionamiento ha sido el desarro-

llo de campañas de información y sensibilización en otras zonas costeras fuera de los puntos, Barbate y A Guarda donde se desarrollaron los principales trabajos. En este sentido se ha hecho un recorrido por otras zonas del litoral como Asturias, Cantabria, Murcia y Comunidad Valenciana para tratar de poner en marcha actuaciones similares.

En conjunto se han desarrollado unas 200 acciones piloto y la constitución de más de una veintena de empresas con el apoyo de unos 250 formadores, todo ello en zonas muy concretas como Santipetri, Chipiona, puertos de Santa María, Rota y A Guarda. Igualmente hay en marcha la constitución de otra cinco. Las acciones en el campo de la acuicultura se han complementado fundamentalmente con otras dirigidas muy especialmente a diferentes posibilidades para fomentar el turismo con actividades de ocio. Bajo estos criterios se ha promocionando la pesca turística, la restauración, guarderías en la playa, repoblaciones de peces o se han impartido cursos de patrones de pesca a mujeres como en el caso de Chipiona. En Santipetri se ha puesto en marcha una novedosa e importante iniciativa basada en la repoblación de arrecifes con peces propios de la zona sobre una superficie de más de 10 hectáreas para dedicar posteriormente la misma a la pesca turística bajo un riguroso sistema de control sobre la evolución y el comportamiento de las



poblaciones de peces. Otra iniciativa fue la producción de algas en Rota.

Tras el desarrollo del programa Medas21 hasta diciembre del pasado año, desde este

mismo año se ha puesto en marcha uno nuevo, el Sagital con unos objetivos similares que se basan en el nuevas actividades alternativas y complementarias en zonas del litoral para la creación de empleo. Este nuevo programa tendrá uno de sus puntos de acción en Andalucía y otros dos más en Asturias y en Canarias. La pesca turística es uno de los objetivos más importantes de los futuros proyectos tras la experiencia de los tres años precedentes, así como todo tipo de actividades relacionadas con el ocio y la restauración. Entre otras actividades se contempla la posibilidad de formación de guías para la visita a reservas marinas, la pesca turística y los negocios de restauración a pie de puerto.

Este programa, que entrará en vigor hasta 2007, también contará con el apoyo del Instituto Social de la Marina a través de los diferentes centros de formación del organismo.

Le media de trabajadores por cada nueva sociedad no es elevada. El objetivo fundamental de los programas es demostrar a los afectados que , con ayuda de todos los medios disponibles es posible buscar y lograr alternativas en materia de empleo en las zonas del litoral donde la pesca era casi el único eje de su actividad económica. ■



V. M.

**Las
empresas
mixtas**

DEFIENDEN SU FUTURO

*Defender su futuro.
Asegurar su
supervivencia en
aguas exteriores,
obviamente en
beneficio de las
propias empresas,
pero también
considerando su
importancia en el
sector de la pesca en
España tanto desde la
perspectiva de las
capturas como para el
aprovisionamiento del
mercado.*





Estos son algunos de los objetivos defendidos desde el Cluster de empresas pesqueras constituido hace menos de dos años en España y que en las últimas semanas ha sido presentado por sus responsables ante los organismos comunitarios como la Comisión Europea, el Parlamento Europeo, Banco Europeo de Inversiones y al Comité Económico y Social para tratar de lograr apoyos de Bruselas.

Estas actuaciones son una continuación de la presentación que ya hicieron en España al comisario de Pesca Joe Borg el pasado mes de enero durante su visita a España para conocer sobre el terreno la realidad del sector.

Los responsables del Cluster pretenden promocionar la cooperación entre los sectores público y privado, el impulso a la investigación, el progreso tecnológico en las actividades de transformación y comercialización, el fomento de los acuerdos pesqueros y la cooperación con terceros países en todos los terrenos, con la mirada puesta en la sostenibilidad de los caladeros.

El Cluster de empresas pesqueras en España está formado por un total de 220 asociados con 550 barcos y unas capturas medias de 500.000 toneladas que aproximadamente en un 80% se comercializan en España, un 16% en terceros países y un 3% en el resto de los países comunitarios. La constitución de este

Cluster ha sido la respuesta del sector a la nueva política diseñada por la Unión Europea en relación con las empresas pesqueras radicadas en el exterior donde se contempla la desaparición de las ayudas a partir del pasado mes de diciembre. Los barcos integrados en este Cluster pertenecen a las organizaciones o asociaciones pesqueras Orpal, Anasco, Agac, Acemix, Asemp, Anepat y Anamar. Como socio de número se ha integrado en el Cluster la sociedad Pequeños y Medianos Astilleros, Pymar. El Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima es el socio protector e impulsor de esta organización constituida con la Administración popular y que está recibiendo el mismo impulso desde el gobierno socialista dada la importancia social y económica de este colectivo.

Las sociedades mixtas o empresas Pesqueras Conjuntas con terceros países han constituido históricamente un objetivo del sector de la pesca con el apoyo inicial de la Administración española antes del ingreso en la Unión Europea y posteriormente con las ayudas comunitarias. Gracias a esta política fue posible ajustar la flota comunitaria a las posibilidades de pesca en los caladeros propios y, sobre todo,

Supone una flota de unos 550 barcos de 220 asociados, con unas capturas anuales de 500.000 toneladas



lograr mantener una serie de flotas en terceros países defendiendo el empleo y un importante aprovisionamiento. En la actualidad, de los casi 550 barcos que hay en terceros países, 88 se hallan faenando en Argentina, 81 en Marruecos, 44 en Senegal, 32 en Mozambique, 22 en Mauritania, 21 en Islas Malvinas, 18 en Argelia, 16 en Namibia, 14 en Chile, 13 en Angola, 7 en Gabón, 6 en Guinea Bissau, 4 en Togo, 4 en Seychelles y 16 en otros países.

Para el presidente del Cluster, José Puerta, la problemática de las sociedades mixtas, así como de otras inversiones pesqueras en el extranjero realizadas por el sector, deberían ser consideradas como una parte más de la Política Pesquera Común, reconociendo además su papel para la consolidación del desarrollo de esos países. En su opinión, los objetivos del Cluster se concretarían en los siguientes puntos:

- Defender los intereses de las empresas mixtas o de cualquier empresa comunitarias en el sector que realice inversiones en el exterior

ante cualquier organismo presentando en un frente común de todos los sectores implicados en la actividad.

- Promover la utilización de los programas de ayuda comunitarios y nacionales para apoyar el desarrollo de los países donde se hallan radicadas las empresas.

- Ayudar a la expansión de las empresas en terceros países que tratan de pasar de la actividad extractiva a ampliar sus actividades en tierra en políticas de transformación, comercialización o la misma acuicultura.

- Trabajar para cobijar bajo el paraguas comunitario a todas las empresas que se hallan operando en terceros países. Finalmente se pretende una renovación de la flota, tanto de las empresas mixtas como de las conjuntas.

En este momento una de las preocupaciones más importantes del sector es la decisión comunitaria de poner fin desde diciembre de 2004 a las ayudas para las sociedades mixtas que inicialmente estaban previstas hasta 2006 con la futura entrada en vigor del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca.

Para el secretario general del Cluster, José Ramón Fontán, es preciso una financiación comunitaria preferencial para la renovación de la flota y el mantenimiento de los barcos ubicados en las sociedades mixtas. Reclama un tratamiento arancelario asimilado a los barcos abanderados en los países miembros de la Unión Europea, el reconocimiento de condiciones higiénico sanitarias de nivel de la UE y una proyección de la imagen real de cooperación y colaboración con los intereses de terceros países y de la Unión Europea.

La constitución y desarrollo del Cluster, para el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero es un hito importante en el sector a la hora de defender conjuntamente sus intereses, razón por la cual reitera el apoyo de la Administración a su funcionamiento. En su opinión, no solo el sector, sino también la propia Administración necesita el funcionamiento de este tipo de estructura también como órgano de discusión y asesoramiento.

Con la mirada puesta en el futuro, el Cluster pretende buscar salidas de futuro para lograr nuevas vías financieras de apoyo.

A pesar de la importancia de las Sociedades Mixtas en el sector de la pesca, uno de los problemas a los que se han enfrentado históricamente las mismas es el hecho de que el 98% sean de origen español. Esta circunstancia juega en contra de la política de ayudas comunitaria a esta flota en cuanto por parte de otros países se llega a considerar ese apoyo como algo sólo para España, cuando se trata de posibilidades que se hallan abiertas a los armadores de todos los países comunitarios.

De los aproximadamente 30.000 empleos totales que genera la actividad de estas flotas, más de 12.000 serían trabajos directos en los barcos de los que 2.557 personas serían de nacionalidad española y otras 9.568 personas de terceros países donde se lleva a cabo la actividad pesquera.

Según los datos manejados por el sector de la pesca ligado a las Sociedades mixtas, en este momento se trata de una flota en una buena parte muy envejecida que necesita grandes inversiones para poder seguir con su actividad en unas buenas condiciones de competitividad. Una parte muy importante de los barcos superan los 25 años de edad y es preciso proceder a la renovación de unos 150 barcos en los próximos cinco años, con lo que ello conlleva de elevada financiación. Para el desarrollo de ese proceso de renovación, el sector reclama apoyos complementarios en el seno de la Unión Europea en cuanto las posibilidades de hacerlo en los países donde operan son prácticamente imposibles dados sus escasos recursos.

De acuerdo con las exigencias de esos terceros países y siguiendo igualmente la línea de cooperación que defienden las autoridades comunitarias, las empresas pesqueras están dispuestas a llevar a cabo un mayor desarrollo de los procesos de transformación y comercialización en esos países, con las consiguientes in-



versiones para la puesta en marcha de unas infraestructuras que hoy no existen.

Además de la constitución y mejora de infraestructuras industriales, desde el sector de las empresas mixtas se considera que en el conjunto de esos terceros países es indispensable de desarrollar también infraestructuras en materia de laboratorios y en conjunto para que funcione una política higiénico sanitaria que garantice la posibilidad de exportar esos productos a países más desarrollados. Para lograr esos medios se reclaman igualmente medidas de apoyo en el marco de los programas de desarrollo.

En relación con los terceros países, se apunta la necesidad de impulsar programas de formación de tripulaciones nativas ante la ausencia de personal que pueda asumir competencias en los barcos con las suficientes garantías.

Desde el Cluster se defiende finalmente la potenciación de esta estructura para defender los intereses del sector de la pesca en general. Aunque el sector supone solamente el 1% del Producto Interior Bruto en el conjunto de la Unión Europea, la realidad es que en una serie de zonas más dependientes de la pesca, muy especialmente en España, la actividad de estas flotas es fundamental, para la economía de esas zonas. Desde esta perspectiva se aboga por el mantenimiento de los apoyos del pasado a la política de los acuerdos pesqueros con terceros países y no arrinconar esa estrategia que afectaría muy especialmente a los intereses del sector de la pesca en España. ■

Dan trabajo directo e indirecto a unas 30.000 personas

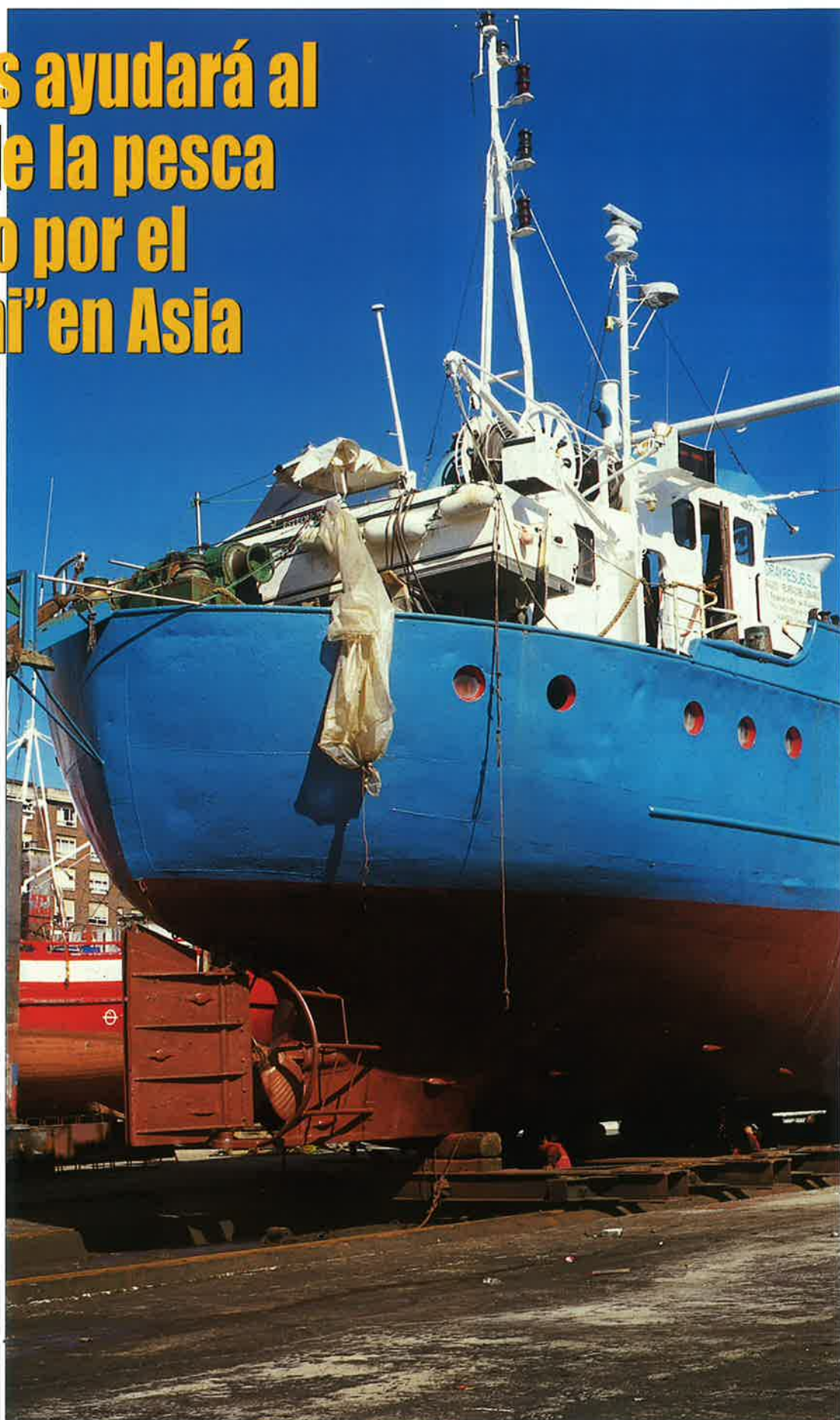
Casi el 80% de sus capturas se desembarcan en España y una pequeña parte en el resto de la Unión Europea



VIDAL MATÉ

Bruselas ayudará al sector de la pesca afectado por el "tsunami" en Asia

Los ministros de Pesca comunitarios acordaron en su reunión de finales de febrero, dar luz verde a las propuestas para el envío de barcos acogidos a los programas de desguace para las zonas en Asia afectadas por el "tsunami" el pasado año que supuso la muerte de más de 200.000 personas y la desaparición de amplias zonas costeras dedicadas al turismo y a la pesca. Junto a esta medida, los ministros comunitarios estudiaron igualmente la posibilidad de poner en marcha otras acciones como asistencia técnica para los procesos de reconstrucción del sector de la pesca así como el fomento de empresas para la construcción y reparación de barcos pesqueros.





Se enviarán los barcos que hayan solicitado el desguace con menos de 12 metros de eslora y con edad no superior a los 20 años

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa señaló el decidido apoyo de España a este conjunto de medidas referidas a la recuperación de las zonas de pesca que afecta a muchas comunidades locales ligadas a una actividad artesanal donde se ha perdido todo. Para la ministra es preciso cifrar previamente las peticiones de ayuda que haga cada país para responder de una forma mucho más efectiva a sus demandas a través de los fondos del IFOP.

Según los datos manejados por FAO sobre los efectos de la catástrofe en el sector de la pesca, se baraja la desaparición de más de

110.000 embarcaciones en su totalidad prácticamente dedicadas a la actividad artesanal por unas comunidades escasamente desarrolladas. En el caso de Indonesia se estima la destrucción de unas 40.000 embarcaciones 20.000 en Sri Lanka y otras 5.000 en Tailandia.

Frente a esta desastre, la primera respuesta de las autoridades comunitarias fue la decisión de enviar barcos pesqueros que se amoldaran a las necesidades de esas costas y ese tipo de pesquerías, medida que inicialmente se vio incluso con recelo y hasta con rechazo por parte de las autoridades de algunos de esos países. Al tratarse de unas zonas ya bastante explotadas en materia de pesca, se pretende que los barcos que lleguen se ajusten a ese tipo de



Bruselas aportará para su transporte a la zona hasta 400.000 euros

modalidades para faenar y que las mismas no vayan a suponer aumentar la ya existente sobreexplotación de los recursos. Esos recelos se tradujeron en incluso con el envío de una carta al propio Parlamento Europeo por el director general de FAO Jacques Diouf donde se ponía en duda la oportunidad de enviar esos barcos a unas zonas bajo una gran presión pesquera y que podrían contribuir a aumentar esa sobreexplotación de los recursos.

Sin embargo, a la vista de la magnitud del problema y al margen de esos recelos iniciales, Bruselas siguió con su propuesta de ayudas a esa zona donde uno de los primeros puntos era el envío de los barcos que se fueran destinados para el desguace en el seno de la Unión Europea.

El acuerdo final comunitario supone la posibilidad de que los barcos pesqueros de los países miembros en esas circunstancias se puedan utilizar para su envío a los países afectados por la catástrofe. Para entrar en este proyecto, los barcos deben tener una edad mínima de cinco años y un máximo de 20 años. Es indispensable que esas embarcaciones tengan como máximo una eslora de 12 metros. La medida no contempla la inclusión de artes o aparejos. Para los responsables comunitarios, este es el tipo de barco que más se puede adaptar a las condiciones de las pesquerías afectadas por el "tsunami", en gran medida si-

milares a las que se practican en las costas del Mediterráneo.

Para los armadores que aporten los barcos para el desguace hasta el mes de junio de 2006, la medida no tiene ninguna importancia efectos de las primas. Los propietarios recibirán la ayuda prevista en la actual normativa comunitaria por el envío de un barco para el desguace. A partir de ese momento con los recursos del IFOP, la Administración comunitaria aplicará a ese precio una prima del 20% con el fin de pagar los gastos de transporte de esos barcos hasta las costas asiáticas. Para el conjunto de esta operación, Bruselas ha previsto un gasto de unos 400.000 euros.

En toda la Unión Europea se estima la posibilidad de enviar a las costas asiáticas a través de este plan entre 300 y 350 barcos, lo que supone una cifra insignificante para paliar la magnitud de este problema. En el caso de España, entre 2000 y 2003 se enviaron para el desguace 450 barcos. Sin embargo, de esa cifra, solamente una treintena tenían menos de 12 metros de eslora por lo que se estima que, con la aplicación de esta medida, los barcos españoles que podrían ir a parar a esos países estaría entre las 30 y las 40 unidades.

Junto a la entrega de barcos para recuperar la actividad de la pesca, Bruselas estudia igualmente enviar personal técnico y expertos para que colaboren en la nueva puesta en mar-



cha del sector de la pesca. Desde Bruselas, también se han planteado medidas para contribuir a la recuperación de los astilleros para hacer una nueva flota.

En su visita a España del ministro de Pesca y Asuntos Marítimos de Indonesia, Freddy Numberi, donde se entrevistó con el secretario general de Pesca Marítima Juan Carlos Martín Fragueiro, reclamó una colaboración más amplia para apoyar a la recuperación integral de la zona del seísmo de las zonas pesqueras, aspecto del que el envío de barcos es sólo una pequeña parte del problema. Durante este encuentro, la Administración española abogó también por amplios programas de colaboración en el marco de los acuerdos comunitarios que irían desde la posibilidad de operar para las flotas comunitarias hasta el desarrollo de programas de cooperación más amplios

REBAJA DE ARANCELES

Además de las acciones para lograr recuperar las flotas destruidas y el conjunto de la infraestructura en tierra de unas comunidades eminentemente pesqueras, Bruselas contempla igualmente entre sus medidas la rebaja arancelaria desde el uno de abril de este año para facilitar el comercio en una serie de productos en su entrada en los países comunitarios. Esta posibilidad ha contado sin embargo con los recelos, tanto de la Administración es-

pañola como, sobre todo, del sector de las conservas. El gobierno estima que bajo la catástrofe que ha sufrido una parte del sector de la pesca en esas tierras asiáticas, no se deben beneficiar los intereses de otros colectivos del sector que no han sufrido ningún daño y que podrían perjudicar los intereses de importantes sectores económicos en la UE y más concretamente entre las conserveras gallegas. Desde Anfaco se ve con preocupación la rebaja de aranceles acordada por los países miembros que beneficiará a países como Sri Lanka, India, Indonesia o Tailandia, lo que supone abrir aún más las puertas de esos productos al mercado comunitario. Hay países como Reino Unido, Alemania o Polonia que se van a beneficiar de la medida al ser netos importadores de conservas desde esos países. Pero, para los conserveros españoles, se trata de un golpe bajo para el sector que no beneficiará a los afectados por la catástrofe.

En relación con ese mismo asunto, el Parlamento Europeo aceptó una enmienda del popular Daniel Varela en el reglamento sobre el Sistema de Preferencia Generalizada para facilitar las exportaciones a la UE desde terceros países, por el que se da la posibilidad a cada Estado miembro para verificar si se cumplen los requisitos de calidad europeos y, en caso contrario, denegar su entrada en el país. ■

VIDAL MATÉ

Se baraja la posibilidad del envío de entre 300 y 350 barcos de los que unos 40 podrían ser españoles



Todos CONTRA EL TSUNAMI

La tragedia del sureste asiático ha movilizado inmediatos estudios del Centro de Geofísica (Universidad de Lisboa) y la Administración portuguesa, que reclamó de Bruselas la implementación de un sistema de alerta de maremotos para la fachada atlántica, del que se beneficiaría también Galicia.

España ensayó el pasado verano el Sistema de Análisis y Predicción de Oleaje (SAPO), impulsado desde una colaboración Puertos del Estado-Universidad de Granada, aplicable a la cornisa cantábrica, sobre la información de los campos de viento del Instituto Nacional de Meteorología en el Cabo de Peñas.

La sensibilidad internacional ante la producción de maremotos se ha reavivado especialmente en Portugal, a muy pocas fechas del desastre habido en el sureste asiático, pues nuestro vecino país —cuya capital lisboeta fue destruida en 1755— es antecedente remoto del tsunami, originado, en su caso, por la falla atlántica del suroeste peninsular.

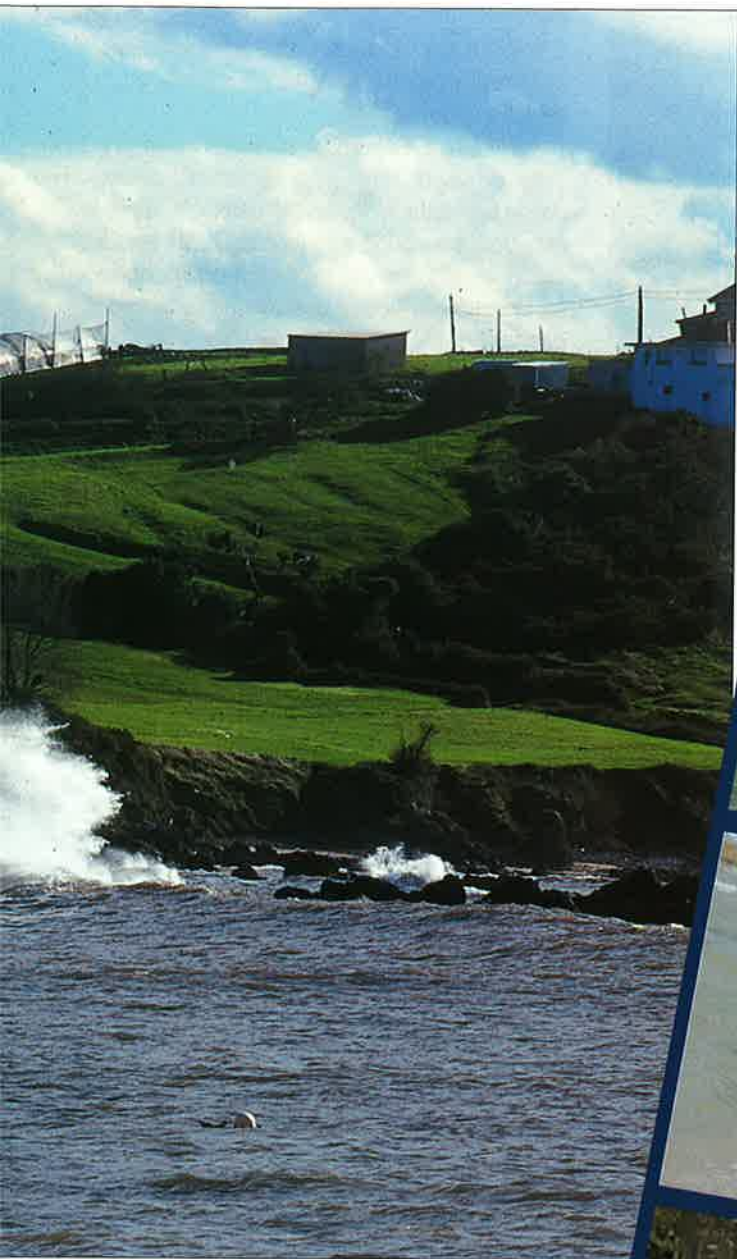
A la razón histórica se juntaría la científica, porque la sensibilidad de los expertos del Cen-

tro de geofísica de la Universidad de Lisboa es bien comprensible. Su primera reacción, a pocos días de la catástrofe del sureste asiático, consistió en la organización de un foro de expertos, con conclusiones y propuestas.

Los científicos lusos, Miranda —por el departamento de Geofísica— y Andrade, de Geología, en la misma Universidad lisboeta, interpretan que *“el tsunami asiático confirma la veracidad de las mismas causas en el de 1755”* y que *“esta fachada atlántica está amenazada igualmente por la eventualidad de una catástrofe similar”*.

HACIA UN DISPOSITIVO ATLÁNTICO DE ALERTA

Tales consecuencias de una actividad sísmica parecida debieran movilizar —según los ex-



ertos— una red de previsión consistente, que pasaría, "por la colocación en el Atlántico de un sistema de aviso por sensores, que transmitirían información sobre la altura de las olas".

El cálculo experto atribuye al mismo "saber con media hora de antelación la proximidad del oleaje inusual, con tal que los sensores se hallasen dispuestos a una distancia de costa entre los 150 o 200 kilómetros". Advirtieron así mismo lo recomendable de este tipo de previsión, en una fachada costera que, como la Atlántica, "tiene numerosas estructuras físicas en los primeros metros de litoral". Mas aún, su estudio aportó la proyección presupuestaria del sistema, que "rondaría los cuatro millones de euros".

Tal sistema de alerta precoz, ante lo que se calificó de "grave amenaza", ha



Las fachadas atlántica y cantábrica diseñan sistemas de predicción de oleaje



Portugal reclama a Bruselas una red de alerta, que también integraría a Galicia

sido trasladado por la Administración lusa a Bruselas, con el respaldo expreso de Francia, Grecia y Malta, y, que en caso de Portugal, incluiría a las costas de Galicia.

PRECEDENTES DE PREVISIÓN ANTI-SÍSMICA

Aunque la actividad sísmica presenta un mapa mundial bien diferenciado, solamente tres

países detectan —en la actualidad— instalaciones operativas de seguimiento marítimo al efecto.

- MÉXICO cuenta con doce estaciones sismosensoras en las proximidades de la costa del estado de Guerrero.

- JAPÓN, país puntero en sistemas de prevención, dispone de una auténtica red de aviso, de sus autoridades en Meteorología, que se está perfeccionando actualmente, hasta ser llevadas las alarmas por Internet a cada domicilio, encenderse luces y desbloquearse cierres y puertas.

- ESTADOS UNIDOS cuida especialmente sus costas del Pacífico después que hubiese sufrido un catastrófico tsunami Hawai, cuenta con más de doscientas estaciones de aviso y se ha convertido en red internacional de alerta para más de treinta países.

LOS TSUNAMIS, EN LA HISTORIA

En 1706 se produjo una erupción volcánica submarina que provocó inundaciones en la localidad canaria de Garachico. En 1775 tuvo lugar el referido tsunami que destruyó Lisboa como reflejo de otro seísmo submarino, con epicentro en el suroeste de las aguas portuguesas. En 1969 los mareógrafos registraron otro movimiento sísmico en el llamado banco Goringe portugués, en zona muy próxima al anterior. Y en 1975 otro seísmo submarino fue re-

Tecnología española en marcha

Los puertos de Barcelona y Cartajega se han sumado al interés de la experiencia del Sistema de Análisis y Predicción de Oleaje (SAPO), desarrollada el verano pasado en aguas cantábricas —“las más imprevisibles en la formación de olas”—, y, que ha obtenido resultados “con menos de un 10 por ciento de margen de error”.

Este esfuerzo de patente nacional ha respondido a una iniciativa del ente público Puertos del Estado y los investigadores de la Universidad de Granada, que se ensayó entre las aguas del Cabo de Peñas y el puerto de El Musel (Gijón). Precisamente una de las aplicaciones más inmediatas del mismo será la de predicción de oleajes para planificar la colocación de piezas para el principal dique de la ampliación del referido Musel, pero el sistema ha funcionado con buenos visos de aplicabilidad general.

Descriptivamente, SAPO usa la información sobre campos de viento que suministra el Ins-

tituto Nacional de Meteorología, en tres escalas (todo el Cantábrico, el Cabo de Peñas y El Musel), y, con un sistema matemático y datos de boyas lejanas, se establecen las condiciones de “altura, dirección y período del oleaje”.

El sistema actúa “a unas 48 horas vista” en el vaticinio de la formación del temporal, y, al procesar la información recibida emite una serie de alarmas “si los parámetros preestablecidos resultasen superados”. En la experiencia habida en Gijón, el sistema estaba preparado para dispararse a la formación de olas de más de 3,5 metros o vientos de más de 20 metros/segundo, “pero podría fijarse el umbral de alarma en cualesquiera otras condiciones previas”, según las mismas fuentes de la experiencia-piloto.

GALICIA, AVANZADILLA EN PREDICCIÓN MARÍTIMA TOTAL

Desde primeros de febrero ya funciona Me-teo-Galicia, un sistema de predicción marítima y oceanográfica, que, sobre modelos matemáticos de olas y corrientes, permite hacer pre-



Una "cultura del tsunami" en mar y en tierra

Para el sismólogo y director de la Unidad de Tecnología Marina del Instituto de Ciencias de la Tierra (CSIC), Juan José Dañobeitía, "no ofrece duda alguna la necesidad de un sistema de detección de oleajes en las fachada atlántica española, ya que la existencia —frente a la misma— de la falla Marqués de Pombal (Portugal) puede desencadenar un tsunami, como de hecho ya lo hizo en 1755, al coste de 20.000 víctimas en Lisboa".

"Debe implantarse esta fórmula" —añade— pero cree que "no solamente debe preexistir una cultura del tsunami en el mar sino también en tierra, con una población entrenada a las respuestas y actuaciones frente al fenómeno, que es lo que realmente economizaría un gran número de vidas". Es lo que se hace en países de avanzada sensibilidad en Sismología —como es el caso de Japón— "en que estas enseñanzas y protocolos de respuesta, se aprenden por la ciudadanía desde la escuela...".

S. DE F.



gistrado en la llamada fractura Azores-Gibraltar, próxima a aquel archipiélago, donde existe una montaña submarina.

El Baremo Ambraseys los calificó de escala entre 1 y 6 (muy ligeros a desastrosos) según apenas fuesen registrados por los mareógrafos o bien hubiesen causado destrucciones.

S. DE FRANCISCO

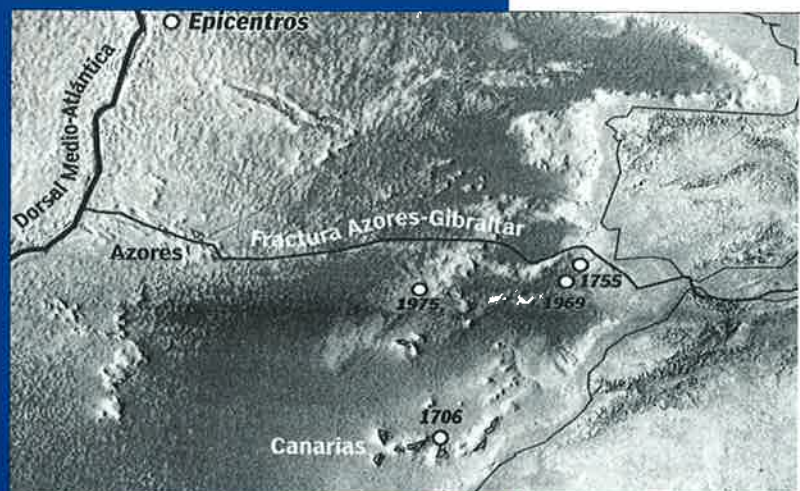
dicciones para todo el Atlántico Norte con tres días de antelación.

El sistema es producto de un trabajo conjunto de los departamentos marítimos de la Xunta de Galicia y la Universidad de Santiago, y aspira a ser el referente de información, lo mismo para los tráficos mercantes que para la pesca o la náutica deportiva.

Ofrece información gratuita (["www.meteo-galicia.es"](http://www.meteo-galicia.es)) para las cuatro zonas, cantábrica, Bares, Costa da Morte y Rías Baixas, sobre fuerza y dirección del viento, estado de la mar, mar de fondo, altura de las olas, visibilidad, temperatura de agua, etc., con dos referencias diarias, de 0 a 12 horas y de las 12 a las 24.

Meteo-Galicia abarca predicciones de hasta 20 millas de distancia de la costa, las aporta para horizonte temporal de cuatro días, y, "entra" en el seguimiento del oleaje en las propias rías gallegas, y, por fragmentos de costa de 500 metros.

Los expertos que han elaborado este sistema pionero añaden que su interés predictivo puede extenderse también, al servicio de la meteorología, así como para la vigilancia y



control de las manchas marinas, las corrientes o las mismas conductas delictivas o de limpieza ilegal de tanques en alta mar o proximidades de la costa.

El sector de la acuicultura se beneficia ya de estas previsiones diarias, y, especialmente favorable resulta Meteo-Galicia para que el arriesgado trabajo de los "percebeiros" anticipe su conocimiento de las crecidas del mar o los cambios de oleaje.

Caldera
anuncia en el
Parlamento
20 medidas
para frenar la
siniestralidad
laboral



Nueva estrategia en **SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

Intensificar la inspección en los buques de pesca es una de las veinte medidas que el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, ha anunciado en el Parlamento en el marco de la nueva estrategia que el Gobierno está elaborando en materia de seguridad y salud en el trabajo "con el objetivo de que en esta legislatura disminuya la accidentalidad y nos situemos en la media europea".

Según Caldera las notas definitorias de esta estrategia son: el consenso, la transversalidad al enfoque y el tratamiento de la seguridad en el trabajo y la prevención de riesgos laborales, el diseño de políticas integradas que tengan en cuenta el conjunto de los ámbitos y de los interlocutores que intervienen, la realización de una política laboral coherente con los objetivos de reducir los accidentes de trabajo y la sensibilización de la sociedad para implicarla en la tarea de mejorar la prevención y conseguir la reducción de la siniestralidad.

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, presentó este nuevo plan de choque contra los accidentes laborales ante la Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales del Congreso de los Diputados el pasado 1 de marzo, donde compareció a petición propia. Aunque los datos de accidentes laborales que presentó referidos a 2004, medidos por el índice de incidencia que

descuenta el factor volumen de empleo, fueron positivos, ya que el índice de siniestralidad en dicho año cayó en un 6,1 por ciento, el ministro señaló que "todavía estamos a la cabeza de Europa, por lo que nuestro objetivo en esta legislatura tiene que ser alcanzar, como mínimo, la media comunitaria".

NUEVA ESTRATEGIA

Para ello Caldera anunció que el Gobierno está elaborando una nueva estrategia nacional en materia de seguridad y salud en el trabajo, que ya ha sido propuesta a los interlocutores sociales y comunidades autónomas en el marco de la mesa de diálogo social sobre la prevención de riesgos laborales.

No se trata, según el ministro, de crear nuevas normas, ya que con la existente es suficiente, sino de desarrollar actuaciones concretas dirigidas a aumentar la calidad del llamado mercado de la prevención, actuando sobre las



mutuas, entidades formativas y entidades auditoras; adecuar el marco formativo a las pequeñas y medianas empresas; mejorar la participación de los trabajadores en la prevención; abordar algunas reformas jurisdiccionales sobre las cuales ya ha trabajado el Consejo del Poder Judicial y actuar sobre el papel y vinculación de la Seguridad Social y la prevención de riesgos laborales.

Otro elemento integrante de esta nueva estrategia "tiene que ser la financiación de las políticas de prevención de riesgos laborales, pero sobre todo en la línea de integrar más los recursos disponibles, de multiplicar su eficacia", según explicó el ministro a los diputados e insistió en que hay que vincular y conectar mejor la utilización de los recursos de las mutuas al resto del sistema preventivo y reforzar la actuación de la inspección.

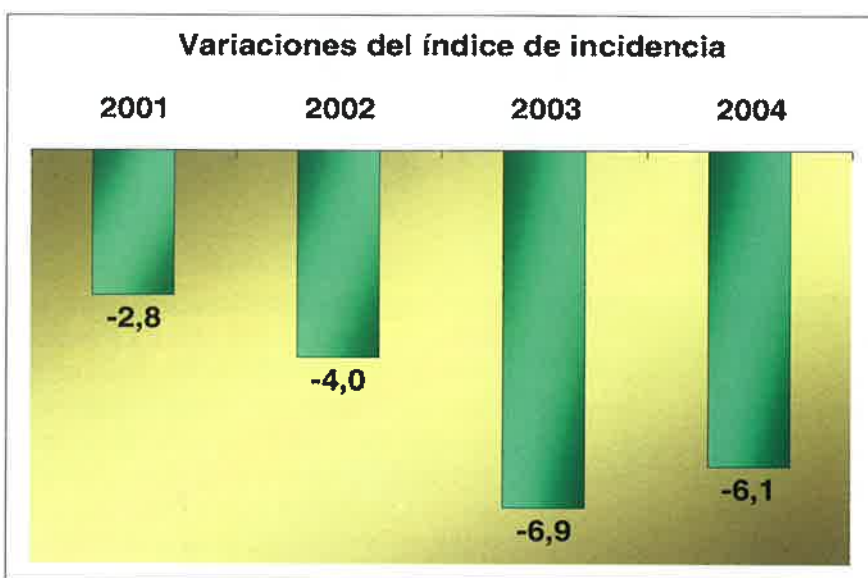
MÁS INSPECCIÓN

Precisamente este fortalecimiento de la inspección fue la primera de las medidas que anunció el titular de Trabajo ante los diputados. En 2005 se han incrementado los créditos para esta tarea en un 11 por ciento y se han convocado plazas para incrementar las plantillas en 55 inspectores y 45 subinspectores.

"Con estos medios – anunció el ministro – se van a hacer 5.000 inspecciones más en el sector de la construcción hasta llegar a un total de 80.000 en 2005, lo que supone 15.000 actuaciones más que en 2004."

Una tercera medida va a ser la habilitación de técnicos de comunidades autónomas, ya acordado en la mesa de diálogo social, que va a suponer la incorporación de otras 300 personas que harán otras 130.000 visitas en materia de seguridad y salud al año, duplicándose así los actuales niveles de visitas a empresas.

También en materia de incremento de la inspección anunció Caldera las que se van a llevar a cabo en los buques de pesca y en el sector de la construcción sobre todo en las fases



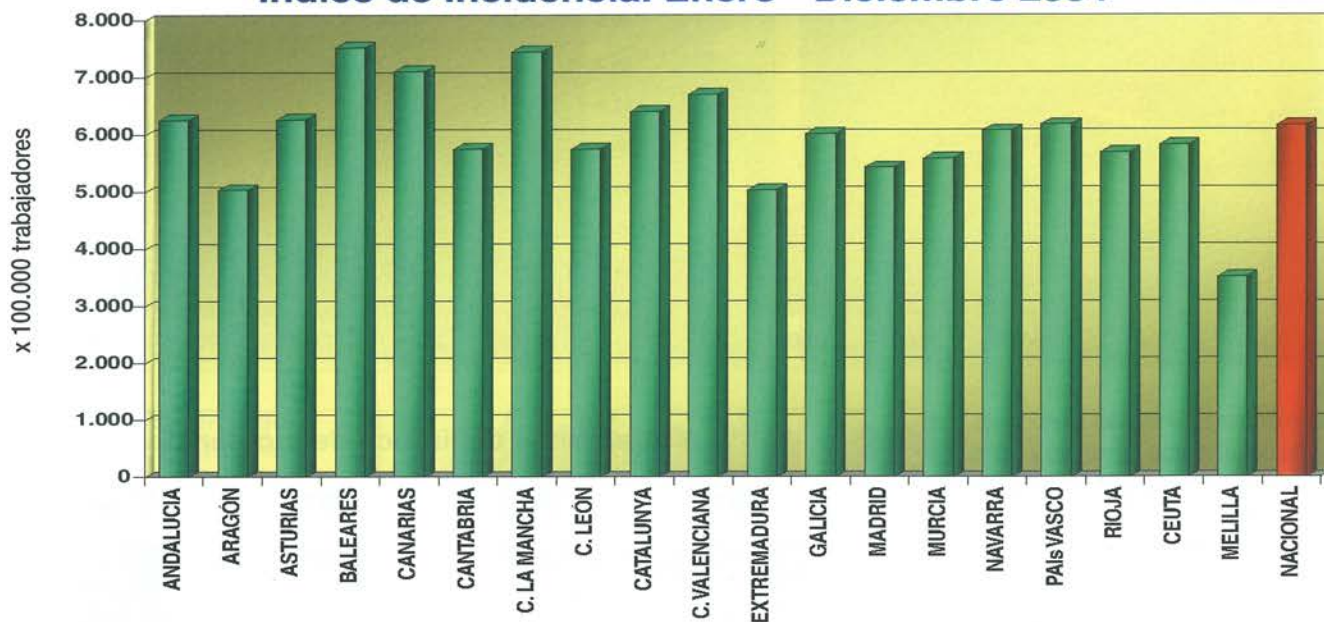
de obras donde se registra mayor número de accidentes como son: caída en altura, atropellos por máquinas pesadas, sepultamiento en zanjas o taludes. También, de acuerdo con las comunidades autónomas, se ha fijado un programa de alta siniestralidad, mediante el cual se va a aumentar la inspección en empresas y sectores donde se ha detectado mayor siniestralidad y accidentes de mayor gravedad. En este programa se esperan realizar, en 2005, visitas a diez mil empresas.

Asimismo, se ha fijado un programa de actuaciones en las actividades donde se registran mayor número de contrataciones temporales y otro de actuaciones de efecto multiplicador en el que se contemplarán, entre otros, la realización preferente de actuaciones sobre las entidades que ofrecen los servicios de prevención ajenos, de auditoras, comprobando la existencia real y la eficacia preventiva de los sistemas de organización concertados.

Otra medida de las anunciadas en el marco del reforzamiento de la inspección es la creación de la comisión de trabajo de la inspección, dependiente de la Conferencia sectorial para asuntos laborales y la de un observatorio permanen-

La tasa de incidencia de siniestralidad de los trabajadores con contrato temporal es más del doble que la de los trabajadores con contrato indefinido

Índice de Incidencia. Enero - Diciembre 2004



te de las condiciones de trabajo y de riesgos laborales. También se van a reforzar los medios materiales y humanos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Está previsto que antes del 30 de abril se presente un proyecto de Real Decreto para la reforma del mismo con una dotación organizativa y funcional acorde con la misión que le encomienda la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

FORTALECER LA FORMACIÓN

En este apartado el ministro anunció un aumento de los recursos destinados a la formación para 2005 de 57 millones de euros (10.000

millones de las antiguas pesetas) por estos cuatro conceptos: reforzar la formación de trabajadores y empresarios; nuevo programa destinado a la creación de más centros de formación profesional y mejora y ampliación de los ya existentes, mayor dotación de la Fundación Laboral de la Construcción (45,4 millones de euros para el presente año) y mayor dotación, también, para la Fundación para la prevención de riesgos laborales (24 millones para 2005).

Otra medida anunciada por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales es la de promover la acreditación de la formación de los trabajadores de la construcción en materia de prevención, utilizando la cartilla profesional u otra

En el periodo 2000-2004**EL ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD SE REDUJO EN UN 20%**

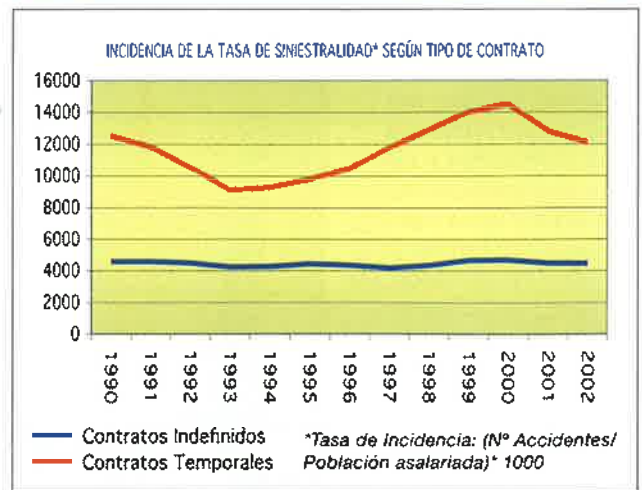
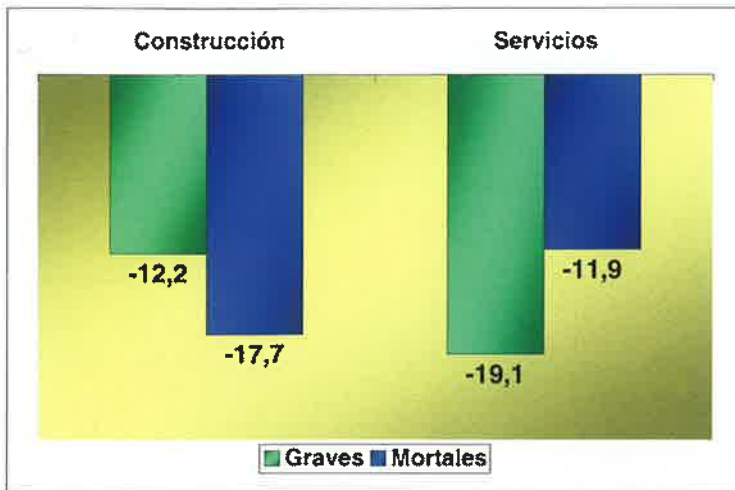
En el transcurso de su comparecencia parlamentaria, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, informó a los diputados que a partir del año 2000, que fue el de máxima siniestralidad en España, el índice de incidencia ha ido descendiendo de forma paulatina y constante hasta llegar a un 20 por ciento, siendo en los años 2003 y 2004 donde más cayó, un 6,9 y un 6,1, respectivamente.

Según informó el ministro, esta tendencia al descenso se confirmó en todos los tipos de accidentes, leves, graves y mortales, y en todos los sectores, y además es la primera vez que se produce el descenso en una etapa de expansión de la actividad económica y del empleo.

Para Caldera se ha roto el patrón histórico de siniestralidad en España, ya que siempre que aumentaba la producción y el empleo crecían los accidentes. La siniestralidad disminuyó en 15 de las 17 comunidades autónomas y las reducciones han sido mayores en los accidentes graves y sobre todo en los mortales.

La incidencia de los accidentes leves se redujo en 2004 en un 6 por ciento y los graves cayeron en más de un 11 por ciento. Esta evolución se repitió en todos los sectores, excepto el agrícola.

Tanto en la industria como en la construcción y los servicios, la siniestralidad grave y



forma análoga. Se trata de implantar un documento que acredite la formación de los trabajadores de este sector, uno de los de más riesgo.

AUTÓNOMOS Y ACCIDENTES "IN ITINERE"

También se está preparando, según anunció Caldera, un plan de lucha contra los accidentes "in itinere", ya que estos como los relacionados con el tráfico y los desplazamientos de vehículos durante la jornada de trabajo suponen casi el 40 por ciento de los accidentes de trabajo con resultado de muerte en España. A tal efecto se va a firmar un convenio con el Instituto de Seguridad Vial de Valencia.

La creación de un grupo de trabajo estable sobre la prevención de riesgos laborales en el trabajo autónomo es otra de las medidas anunciadas. Con ello se podrá analizar con profundidad la problemática de este sector y actuar en consecuencia.



Ya para finalizar el ministro se refirió al acuerdo alcanzado con las organizaciones sindicales de los trabajadores afectados por la segregación de las actividades preventivas que las mutuas realizan como servicio de prevención ajeno y anunció el compromiso de tener cerrado a 30 de junio el nuevo listado de enfermedades profesionales, ya que el actual data de 1978.

Todos los representantes de los partidos políticos con presencia en la Comisión de Trabajo y Asuntos Sociales acogieron positivamente las medidas anunciadas por el ministro y se comprometieron a hacerle llegar sus propuestas. Alguno de ellos como el de Coalición Canaria, Mardones Sevilla, le adelantó la de la conveniencia de implantar el modelo "bonus-malus" para estimular las mejores prácticas de las empresas y los trabajadores. El ministro la recibió positivamente, pero advirtió al diputado que tenía una limitación y "es que este tipo de medidas o se acuerdan con los interlocutores sociales, con quienes están llamados a aplicarlas, o no tienen ningún sentido". No obstante avanzó que la mesa de diálogo social está abierta a esta reflexión. ■ C.H.C.

mortal cayó con mayor fuerza y en algunos de ellos las reducciones superaron con creces el 15 por ciento. La caída de la incidencia de los accidente mortales en la construcción fue, en 2004, de un 18 por ciento, la mayor de toda la serie histórica.

Estos datos presentados por el ministro se refieren al índice de incidencia, que mide el número de trabajadores accidentados por cada 100.000 trabajadores afiliados.

Por lo que se refiere al número de accidentes de trabajo registrados durante 2004 se redujo en 115.593 (-6,7%), al pasar de 1.733.306 en el año 2003 a 1.617.713 al final de 2004. El 46 por ciento de ello, 741.117, no requirieron baja laboral para el trabajador.

Todos los expertos nacionales e internacionales, los representantes de los sindicatos y de las organizaciones empresariales más representativas y los catedráticos, que participaron en el seminario "Prolongación de la vida activa en el entorno de la Unión Europea", estuvieron de acuerdo en la necesidad de promover medidas destinadas a prolongar la vida activa de los trabajadores o, cuando menos, a acercar lo más posible la edad real



Seminario sobre

PROLONGACIÓN DE LA VIDA ACTIVA

de jubilación a la edad legal establecida en cada país del ámbito comunitario, para hacer frente al reto que supone el envejecimiento de la población y poder garantizar la sostenibilidad social y financiera de los sistemas públicos de pensiones. El seminario fue inaugurado por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y organizado con la colaboración de la Comisión de la Unión Europea.

El objetivo del Seminario, que se celebró en la sede del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales el pasado 15 de marzo, tuvo como objetivo examinar como los sistemas de protección social pueden ser mejorados para incentivar la prolongación de la vida laboral frente al reto que supone el envejecimiento de la población, así como el estudio de posibles medidas y estrategias encaminadas a propiciar una jubilación gradual y flexible, que permita también incentivar la permanencia en el trabajo de las personas que alcancen la edad legal de jubilación.

El foro tuvo dos debates. En el primero, que fue moderado por el director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Fidel Ferreras, hablaron el Jefe de la Unidad E-4 de la Unión Europea, George Fisher, y el profesor doctor Hans J. Reinhard, del Instituto Max Plank de Alemania, sobre "Prolongación de la vida activa en el ámbito de la Unión Europea". Y en el segundo se plantearon "Estrategias para la prolongación de la vida activa". En él participaron Ignacio Zubiri, catedrático de Hacienda Pública de la Universidad del País Vasco; Nuria Pumar, titular de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Barcelona; Pilar Iglesias, de la CEOE; Jaime Frades, de UGT, y Héctor Maravall, de CCOO. La moderación corrió a

cargo del director general de Ordenación de la Seguridad Social, Miguel Angel Díaz Peña.

ELEVAR LA EDAD DE JUBILACIÓN

Los expertos coincidieron en que es necesario por parte de todos los agentes implicados realizar un esfuerzo para retrasar la retirada de los trabajadores del mercado laboral, prolongando la vida activa y en la necesidad de abordar el problema de forma independiente en cada país, aunque teniendo en cuenta el "método abierto de coordinación" que permite intercambiar entre todos los países las mejores experiencias.

Todos coincidieron también en defender el sistema público de pensiones, aunque incorporando las modificaciones necesarias para hacer viable su futuro. Para el profesor Zubiri no tiene sentido hablar de un sistema de capitalización que, con las oscilaciones de la Bolsa, corre riesgos. Pero si defendió que el sistema de pensiones español se financie por otras vías además de las cotizaciones. Por su parte, el representante de Comisiones Obreras, Héctor Maravall señaló que la prolongación de la vida laboral no es problema de marco jurídico sino de cultura. "Los sindicatos -afirmó- hemos cambiado en estos últimos 25 años, ya que hemos pasado de defender la jubilación a los 60 años para pedirla a los 65, porque somos conscientes de que ha habido un cambio en la sociedad. En cambio, en la cla-



se empresarial se ha producido una involución fomentando las prejubilaciones. No se pueden enviar mensajes a la sociedad tan nefastos como jubilar a los trabajadores a los 52 ó 55 años".

También hubo acuerdo en señalar que la inmigración no va a solucionar el futuro de los sistemas de pensiones, "es un mecanismo éticamente inaceptable", porque los inmigrantes en su inmensa mayoría se van a quedar en nuestro país y dentro de unos años pasaran de ser contribuyentes a beneficiarios. En este sentido todos apuntaron que la mejor manera de hacer viables los sistemas públicos de pensiones es que se cree empleo y trabajar más años.

EDAD REAL

Según los expertos, en un contexto de envejecimiento demográfico, la capacidad de los sistemas de pensiones para ofrecer prestaciones adecuadas y sostenibles financieramente a largo plazo, dependerá de la movilización de todo el potencial de la fuerza laboral.

Esta situación se conseguirá a través de más altas tasas de empleo de las personas entre 55 y 64 años y de medidas dirigidas a aumentar la edad real de salida del mercado de trabajo. Para conseguir dichos objetivos se requerirá una amplia gama de medidas orientadas al mantenimiento de la empleabilidad de trabajadores mayores mediante la formación continua, la adaptación de las condiciones de trabajo a las necesidades de los trabajadores mayores y la adopción de medidas dirigidas a propiciar una jubilación gradual y flexible que permite también incentivar la permanencia en el trabajo de las personas que alcanzan la edad legal de jubilación.

OBJETIVOS COMUNES

La celebración de este Seminario respondió a las recomendaciones del Comité de Protección Social que, en un informe sobre como deben conseguirse los objetivos de los Consejos Europeos de Estocolmo y Barcelona relacionados con el incremento de las tasas de empleo de los trabajadores mayores y el aumento efectivo de la edad de salida del mercado de trabajo, recomienda efectuar seminarios que favorezcan una mayor empleabilidad de los trabajadores mayores, asegurando la participación de todos los actores involucrados en el proceso.

Con estos seminarios se pretende, también, contribuir a conseguir el objetivo quinto de los once

que se establecieron en el Consejo de Laeken, en diciembre de 2001, que tiene como fin "asegurar a través de políticas de mercado de trabajo y económicas que se ofrezcan incentivos efectivos para la participación de los trabajadores mayores, que los trabajadores no estén estimulados para jubilarse anticipadamente y no estén penalizados por permanecer en el mercado más allá de la edad estándar de la jubilación que los sistemas de pensiones faciliten la opción de la jubilación gradual".

Por otro lado, existe un compromiso por parte de los países de la UE de presentar en julio de este año un informe de estrategia nacional para la reforma de las pensiones, que ponga de manifiesto como cada país va a articular políticas de reforma que respondan a los objetivos de Laeken que se refieren a la adecuación de las pensiones para conseguir su viabilidad social y financiera y conseguir su modernización frente a las nuevas necesidades creadas.

Uno de los aspectos importantes que va a integrar dichos informes es el de las medidas relacionadas con la prolongación de la vida activa y las políticas de concertación social que van a amparar este proceso a través del diálogo social.

La renovación del Pacto de Toledo y la declaración para el diálogo social firmada en julio de 2004 por el presidente del Gobierno con los interlocutores sociales, enmarcan en España las grandes líneas de actuación en esta materia y suponen el inicio de un trabajo dirigido a trasladar a norma las medidas concretas que surjan de la negociación actualmente abiertas en la mesa de diálogo social.

Adicionalmente el Programa de fomento del empleo para 2005 establece medidas específicas dirigidas a facilitar la contratación de determinados colectivos de trabajadores especialmente vulnerables frente al desempleo, entre los que se encuentran los trabajadores de edad avanzada.

Por último hay que recordar que en España fueron aprobadas las medidas para el establecimiento de un sistema de jubilación gradual y flexible por un Real Decreto de 31 de octubre de 2002. ■

C.H.C.

OCTAVIO GRANADO:
"Hay que lograr que la edad real de jubilación se acerque a los 65 años y garantizar a los trabajadores que a más tiempo trabajado tendrán mayor pensión"



Asociaciones de familias de marineros PIDEN QUE ÉSTOS PASEN MÁS TIEMPO EN TIERRA

Que los marineros permanezcan embarcados cuatro meses como máximo y permanezcan dos de descanso en tierra y la instalación de cámaras "web" en los parques de pesca para comprobar que se cumplen los horarios de trabajo en los buques han sido las dos reivindicaciones que distintas asociaciones nacionales de familias de marineros le plantearon a la Administración, en el transcurso de la II Mesa de Trabajo del proyecto FEM (Familias Europeas de Marineros) sobre "Conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores del mar". Los representantes de la Administración se comprometieron a estudiar la viabilidad de estas peticiones. El director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López señaló que el Gobierno tratará de que la nueva normativa sobre la conciliación de la vida laboral con la familiar tenga en cuenta la especificidad del sector pesquero y confió en que en esta Legislatura se pueda acercar más "la realidad a la legalidad" para avanzar en este aspecto que preocupa a todos.

La reunión, que se celebró en la secretaría general de Pesca Marítima el pasado 14 de marzo, contó con la presencia de representantes de tres ministerios: Trabajo y Asuntos Sociales, Agricultura, Pesca y Alimentación y Fomento, a través de la dirección general de la Marina Mercante. Por parte de los trabajadores del mar asistieron miembros de la Asociación Nacional de Familias Europeas de Marineros y de la Asociación de Mujeres "Rosa dos Ventos".

La mesa de trabajo analizó en detalle las dos reivindicaciones expuestas por las asociaciones de mujeres de marineros, como son que se efectúe un control del parque de pesca de los buques mediante cámaras web que vigilen el cumplimiento de las jornadas de trabajo y una reducción de las perma-

nencias en la mar, que según informaron "llegan a siete meses por 20 días de descanso".

Según dijo Cristina de Castro, coordinadora del Proyecto FEM y miembro de la Asociación "Rosa dos Ventos", para evitar las largas separaciones familiares le habían pedido a la Administración que habilitara fondos bien procedentes de la Unión Europea, de las Comunidades Autónomas o del Gobierno central para que los marineros puedan trabajar cuatro meses y descansar dos, "ya que estos dos meses en tierra los tienen acreditados por el doble de horas que se trabaja en el mar".

También denunció la situación que viven los marineros que "por lo que sabemos trabajan más de 20 horas" lo que a su juicio produce en el trabajador una fatiga que ralentiza los reflejos físicos y mentales, lo que le impide reaccionar correctamente en caso de peligro, aunque cuente con formación suficiente.

MEDIO HOSTIL

El director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López, informó que "desde el ISM vemos la situación con preocupación. Es verdad que la vida en el mar es precaria, pero lo es porque el medio es hostil y es obligación de la administración adoptar todas las medidas necesarias para que el medio sea cada vez menos hostil".

"Las reivindicaciones que nos han hecho son concretas y vamos a estudiarlas" -señaló el responsable del ISM- aunque informó de que la regulación de las jornadas de trabajo no es un problema tanto de normativa porque "está hecha por Real Decreto, de 2002, que modifica las condiciones del horario de trabajo en la mar, sino de seguimiento de esa legalidad y para ello desde el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se van a poner todos los medios a su alcance, en materia de inspección, en colaboración con las Comunidades Autónomas. Si las jornadas no se cumplen será la inspección la que tenga que actuar".

En este punto Eduardo González López anunció su compromiso de relanzar el programa "Inspeccionar", "que dio muy buenos resultados cuando estuvo vigente entre 1989 y 1991 y que son actuaciones concretas de la inspección de trabajo en los buques de pesca" y recordó que el propio ministro de Trabajo, Jesús Caldera, se comprometió el pasado 1 de marzo en el Congreso de los Diputados a hacer una inspección seria a los buques de pesca para mejorar las condiciones de los trabajadores del mar.

El director general del ISM explicó a los representantes de las asociaciones el marco competencial en el que desarrolla sus actividades el Instituto, sometido a un proceso de traspaso de transferencias, que se quiere acelerar lo más posible para, una vez finalizado, relanzar a este organismo con las com-

petencias que le son propias y, en ese marco, ofreció todo el apoyo a las familias de los marineros.

En cuanto al establecimiento de las campañas de 4 meses de trabajo y 2 de permanencia en tierra Eduardo González dijo que esta demanda debería incluirse en el marco del diálogo social, ya que en la conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores del mar "habrá que tener en cuenta la especificidad del sector, ya que aquí el puesto de trabajo está en alta mar y, por tanto, es muy distinto de los centros de trabajo tradicionales".

DUDAS

Donde manifestó sus dudas el responsable del ISM fue ante la posibilidad de instalar cámaras web para seguir los horarios de los trabajadores del mar, "dado lo escrupuloso que ha sido siempre en las cuestiones del derecho a la intimidad el Tribunal Constitucional". González cree que habría que solicitar informes jurídicos, porque "el barco no solo es el centro de trabajo sino también el domicilio del trabajador mientras está a bordo, aunque la propuesta diga que las cámaras se instalen solamente en el parque de pesca".

MECANISMOS DE FUTURO

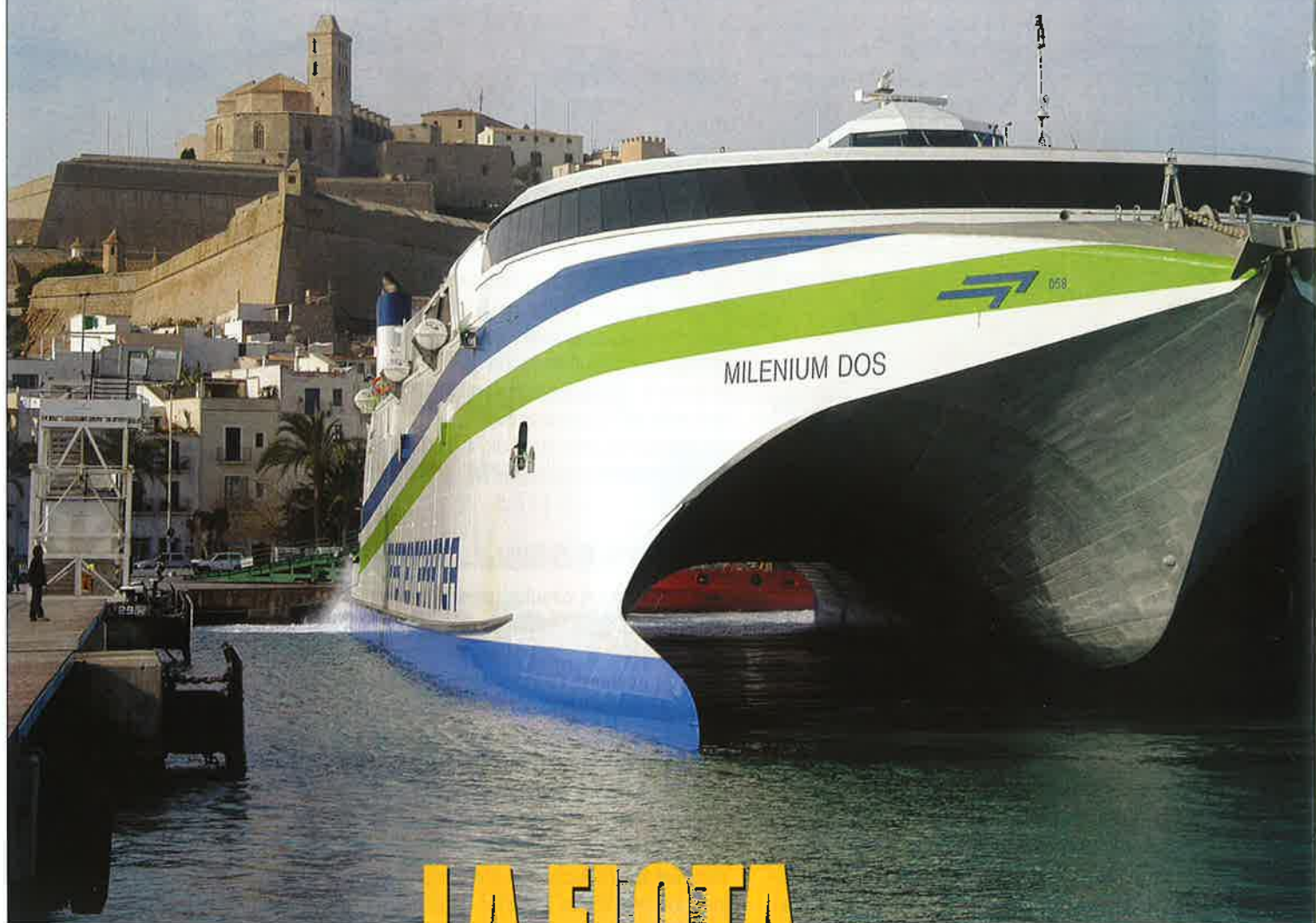
Por su parte el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Alberto López García-Asenjo, quien representó al ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, señaló ante las peticiones de las Asociaciones que existe un compromiso expreso desde la secretaria General de Pesca Marítima para analizar estas reivindicaciones. En su opinión, para alcanzar estos objetivos es necesario "articular mecanismos de futuro" para conciliar la vida laboral con la familiar, y mejorar los protocolos y planes de actuaciones en materia de seguridad, salvamento marítimo o el diseño de buques.

Resaltó la sensibilidad que existe por parte de los departamentos del Gobierno por dar respuestas a estas iniciativas y por seguir avanzando en las conquistas sociales de los trabajadores del mar así como en cuestiones de seguridad y prevención de riesgos laborales.

Sobre el control del trabajo a bordo señaló que se había hablado de los mecanismos a implantar y destacó el papel relevante que tiene que tener la inspección de trabajo.

Las partes acordaron, finalmente, volver a tener una reunión antes de que finalice el año, dando así continuidad a una mesa de Trabajo que se inició en junio de 2001. ■ C.H.C.





LA FLOTA AÑADIÓ 16 NUEVOS BUQUES y rebajó su media de edad 2 años

La flota mercante controlada por navieras españolas está a punto de alcanzar una década de crecimiento sostenido (1995-2005), al haber cerrado 2004 con 16 nuevos buques más y un arqueo bruto total de 4,1 millones GT, que hacen esperar un 2005 de similar ritmo de crecimiento.



el comercio marítimo, el movimiento portuario, y, se rebaja en dos años, la media de edad del censo de buques.

Un sector reanimado positivamente tras de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (1992) y la creación —por ella misma— de los incentivos fiscales, económicos y laborales del Registro Especial de Canarias, empieza a tomar velocidad de crucero en 1995 y anuncia la aproximación a una década de crecimiento sostenido. La positiva marcha de un sistema portuario regido por el principio de autosuficiencia económica e internalización de costes, acompaña este proceso, con picos anuales constantes.

La flota mercante española se ha reforzado en 2004 con la incorporación de 16 buques de nueva construcción, que elevan su arqueo bruto en un 11,6 por ciento, y los puertos españoles de interés general movieron unos 410 millones de toneladas de mercancías, un 8 por ciento más que el año anterior.

Los navieros nacionales controlan —para empezar 2005— un total de 303 barcos, de los que 194 navegan bajo pabellón español y otros 109 lo hacen con bandera extranjera. Aunque en la flota abanderada en España se hubiesen producido —en 2004— cinco retiradas de embarcaciones, el efecto relevo ha causado un aumento positivo del tonelaje general hasta el 7,9 por ciento.



El presidente de la patronal ANAVE, Juan Riva, ha resaltado —en el cierre provisional de balance 2004— el hecho de que *“las inversiones de 670 millones de euros hayan rejuvenecido nuestra flota, desde los 16,5 años de media de edades hasta los 14,5”*, añadiendo que la prioridad próxima de 2005 es *“renovar el censo de buques y contratar en España las nuevas construcciones”*.

UNA HISTÓRICA “DÉCADA VIRTUOSA”

El balance provisional de 2004 acerca al sector naviero español a una histórica *“década virtuosa”* en que creen, el arqueo bruto de flota,



Comercio marítimo y movimiento portuario sostendrán el crecimiento en 2005, cuya prioridad será la renovación de flota

RENOVACIÓN DE FLOTA, LO PRIORITARIO

En la presentación de estas cifras de cierre, Juan Riva, presidente de ANAVE, expresó las proyecciones de su institución para 2005, que contemplan "otro ritmo similar de crecimiento, tanto para el tráfico marítimo como para la inversión en nuevos buques". Destacó que las inversiones navieras de 2004, de hasta 670 millones de euros, han permitido "una sensible rebaja de la media de edades de nuestro censo —desde

los 16,5 años a los 14,5—, y continúa siendo prioridad de 2005 la renovación de flota".

Sobre una alusión cruzada acerca de la crisis de IZAR, el patrón de ANAVE respondió que "las compañías navieras quieren contratar en España, ya hay proyectos de inversión a punto, y harán encargos a los astilleros españoles en cuanto éstos les ofrezcan precios competitivos".

El ejercicio 2004 ha representado un decisivo esfuerzo del sector marítimo portuario, al asumirse —en julio último— una puntual entrada

2005: Sigue el "boom" de los fletes de petróleo

El invierno en el hemisferio norte, el imparable consumo energético de China, la nunca acabada crisis de Irak, los riesgos de huelga petrolífera en Nigeria y Noruega y el desastre financiero y vicisitudes de la petrolera rusa Yukos, elevan al techo los fletes del petróleo y hacen frotarse las manos a los navieros. Nunca en la historia se habían hecho estas ganancias ni se había dispuesto de sobranes de "cash" para encargos acelerados de nuevas construcciones —que no se

entregarán hasta más allá de 2008— ni se habían pagado por petroleros de segunda mano, ¡precios superiores a los de nueva construcción...!

Y esto ocurre en pleno 2005, con cifras de auténtico "boom" impregna también a los "Suezmax" (90.000 dólares/día)... Los expertos se preguntan qué pasa, realmente, o qué puede pasar si se sigue acelerando la amenaza de los 50 dólares el barril en 2005, y el "cash" sobrante dispara las compras de nuevos buques —como siempre se hace, en los picos del mercado— que pueden terminar en amarre, a la vuelta del "boom"... Nadie explica qué clase de globalización es ésta y cuáles serán sus desconocidos efectos colaterales, de congestión portuaria, desequilibrio medioambiental, etc. Nunca había pasado nada parecido, pero el mercado es así de resistente a la tradición. ■

S. de F.





FLOTA MERCANTE TOTAL CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

Situación a 31-12-2004 y variación último año

Pabellón	Buques	Millones GT
Español	194 (-5 unidades)	2,282 (+7,9%)
Extranjero	109 (=)	1,807 (+ 16,7%)
TOTAL	303 (-5 unidades)	4,089 (+11,6%)

en vigor del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS). Y la patronal ANAVE estima que "la protección frente a actos ilícitos, ataques terroristas y polizonaje, despeja el futuro del sector, y, en España se ha dado una importante aportación técnica y humana al mismo".

MOVIMIENTO PORTUARIO AL ALZA

Con un total aproximado de 410 millones de toneladas movidas en 2004 los puertos españoles de interés general han vuelto a proyectar al alza sus cifras, con un sostenido crecimiento del 8 por ciento. Es preciso notar que el tráfico portuario nacional —con estos crecimientos— aumenta tres veces por encima del producto interior bruto, y, ha sido especialmente relevante el tirón de las instalaciones de Barcelona, Gijón y Valencia, así como el liderato de Bahía de Algeciras, con 65 millones de toneladas, por delante de Barcelona y Valencia, con 41 y 39 respectivamente.

Los tráficos de contenedor ha escalado a los 104 millones de toneladas y su aumento medio anual ya rebasa el 12 por ciento, en un auténtico pico histórico, precisamente en un ejercicio 2004 en que se modernizaron instalaciones y se redujo sensiblemente el riesgo asociado a las maniobras portuarias.

Como consecuencia del vigor, en julio 2004, el Código ISPS, los puertos nacionales han hecho un esfuerzo de previsión y seguridad, incentivando la formación del personal especializado y la novísima figura del oficial de protección de instalaciones portuarias (opip) y la herramienta informática SEGREPORT, con plena homogeneidad en el sistema portuario. ■

S. DE FRANCISCO



Perspectivas y realidades

Transmediterránea, la naviera-líder española en transporte de pasajeros tiene planes concretos ya, aunque sus compromisos por la privatización le sujeten —accionarialmente— hasta 2008. Trazará nuevas líneas de apuesta al cabotaje de corta distancia ("short sea shipping") y comprará tres nuevos barcos por unos 200 millones de euros, con tecnología dual, es decir, indistintamente útiles para pasajeros y carga, ésta última en temporada baja. Podría, también, optar al negocio gasero, construyendo sus propias unidades o comprándolas a alguna otra naviera. Sus principales trazados de líneas —en actual exploración— se referirían a unir el norte de África con Europa y la Península con Italia y Francia, a base de buques rápidos y dos salidas semanales. La naviera hará juego fuerte en el diseño de las autopistas del mar, se ha salido del capital

de la empresa de cruceros Spanish Cruise Line y reorganiza actualmente este segmento, y, podría competir en el "handling" portuario y otros servicios en tierra.

Costa Cruceros, la naviera italiana, ha desembocado en 2005 con una fuerte apuesta por España, después de haber elevado hasta el 33 por ciento sus ventas en nuestro mercado en 2004. el reciente bautismo en el puerto de Barcelona de su "macrobarco" Costa Mágica (272 metros de eslora y 500 millones de euros invertidos) es un envite sintomático por el mercado de calidad. Disputará el liderazgo del sector en España a Pullmantur (Grupo Marsans), desde una Barcelona que se ha vuelto el primer puerto mediterráneo en cruceos, y, la naviera italiana no deja de ser la dominadora del sector en Europa. ■

S. de F.



Los veintiún centros de Salvamento Marítimo asignados a España coordinaron el rescate, asistencia o búsqueda de 14.056 personas durante el año 2004, elevándose un 13 por ciento más que el año anterior, según cifras de la Sociedad de Salvamento Marítimo (SASEMAR). El número de falsas alarmas descendió significativamente en un 18 por ciento, atribuible a la madurez del sistema y el más prudente patroneo de las embarcaciones y equipos.

La náutica de recreo LIDERA LOS RESCATES

Como en los últimos años, la náutica de recreo y la etapa estival lideraron la necesidad de las actuaciones salvamentistas, en las que también ha tenido significativa incidencia el tráfico de pateras, en el extremo sur de las costas españolas.

INCREMENTO DE SALIDAS DE ASISTENCIA

La red de Centros de Salvamento Marítimo

que la Organización Marítima Internacional (OMI) tiene asignados a España viene a exigir la vigilancia de una superficie marítima próxima a los 1,5 millones de kilómetros cuadrados, tres veces el territorio nacional, y, durante 2004 fue preciso atender a 14.056 personas, la mayor parte de ellas procedentes de la práctica deportiva.

Durante el referido año anterior, se produjo la paradoja de que, mientras se elevaba un 13 por ciento el número de los rescates, asisten-

Mayor presencia pública de los medios de salvamento

El Gobierno se plantearía a medio plazo una transformación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) hacia una mayor presencia pública de los medios operativos de salvamento, según ha sabido la Revista MAR en medios de la Dirección General de Marina Mercante.

El fuerte paquete inversor del Ministerio de Fomento, dirigido a contar con tres nuevos aviones especializados en la lucha contra la contaminación marina, otros tantos helicópteros y cuatro remolcadores de altura, un total de 218 mi-

llones de euros, deja a las claras la posición del ejecutivo.

Se trataría de evitar el mínimo retraso en la entrada de servicio de estos medios salvamentistas, y así se ha arbitrado un "plan-puente" que amplía la dotación del vigente Plan Nacional de Salvamento, con cargo al cuatrienal 2006-2010.

La reforma de SASEMAR, en cuya etapa de arranque hubo de recurrir a los alquileres y concursos por carencia de unidades propias, iría en esta dirección clarificadora, tanto por el aspecto de economía del gasto como por evitación de la conflictividad y suspicacia inherentes a algunos tratos de salvamento, entre el contratista privado y el armador del buque en apuros.

El esfuerzo presupuestario de 218 millo-





cias y búsquedas, el total de emergencias a atender decayó un 8 por ciento. La aparente contradicción fue explicada, por las fuentes de Salvamento Marítimo al atribuirse a la incidencia del mayor número de pateras, que no lanzan señal de aviso, pero que es preciso auxiliar igualmente.

Con todo, los efectivos de SASEMAR hubieron de realizar, durante el conjunto del año, 3.991 salidas, más del 50 por ciento, motivadas por las asistencias a barcos y tripulaciones de la náutica de recreo y otras incidencias de la temporada estival, como submarinistas, windsurfers, pescadores, recogidas de objetos a la deriva, etc.

En cualquier caso, la problemática de las falsas alarmas, que decayeron un 18 por ciento, empieza a revelar la madurez del sistema y el comportamiento más prudente de la navega-

ción deportiva, cada vez mejor en practicantes y equipaciones.

El conjunto de las comunidades autónomas han vuelto a revelar el peso creciente de la náutica deportiva, si bien en el caso de las costas nortefías —donde el mar suele ser más fuerte— se recargaron las incidencias, a pesar de que su parque de embarcaciones de recreo es sensiblemente menor. La náutica deportiva causó el 56 por ciento de las incidencias, e inmediatamente después la ayudas a pesqueros (21%), mercantes (11%) y artefactos flotantes (10%), entre los que es preciso situar a las pateras, que causaron el 9% de las intervenciones.

Salvamento Marítimo hubo de controlar así mismo un tránsito anual de 42.536 buques por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre. ■

Sasemar coordinó la asistencia o búsqueda de 14.000 personas, con una sensible incidencia en el tráfico de pateras

S. DE F.

nes de euros, con la incorporación de tres aviones y tres helicópteros, supondrá un techo histórico de efectivos de salvamento, y a las siguientes dotaciones en flota:

- **Cuatro buques polivalentes para salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, con objetivo de contar en 2006 con 12 remolcadores, de los cuales 7 sería propiedad de SASEMAR y los 5 restantes en alquiler.**

- **Dos buques de 56 metros de eslora, con capacidad de recogida para 293 toneladas de residuos, con entrada en servicio en 2005.**

- **Dos buques de 80 metros de eslora y capacidad de recogida de 1.749 metros cúbicos, a entrar en servicio en 2006.**

- **Adquisición de dos "Salvamar" por año, entre 2005 y 2008, hasta contar con 48 embarcaciones de este tipo.**



- **Previsión de dotar un buque polivalente de gran capacidad de recogida de residuos (2.500 a 3.000 metros cúbicos, en tanto Galicia sería cubierta, suplementariamente por uno de los buques de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, con base en Lisboa.**



El comisario Barrot anuncia “MEDIDAS FUERTES Y CREÍBLES” en la navegación



La política de Transportes de la Unión Europea seguirá siendo respaldada presupuestariamente como una de las prioridades y alcanzará 20.000 millones de euros para el periodo 2007-2013, lo que supone “multiplicar por tres sus dineros, y ello a pesar de que dejará de abarcar la Energía, con respecto al periodo anterior”.

A sí lo ha refrendado en el Parlamento Europeo el nuevo comisario Jacques Barrot, protagonista de este espectacular salto presupuestario “sin el que no podrán tomarse medidas fuertes y creíbles” y, “desde luego, hacer cumplir una legislación que —para el



caso del Transporte Marítimo— tiene que dar la medida del prestigio europeo”.

ALTERNATIVAS A LA CARRETERA, YA

La prioridad de la Unión Europea en este campo se dirige al “reequilibrio entre los mo-



dos transportistas” y Jacques Barrot ha saludado inicialmente a las Autopistas del Mar como solución a la “calidad de oferta alternativa a la carretera”, y respuesta a los tráficos con los nuevos países comunitarios, Rusia, Ucrania, Balcanes y Mediterráneo.

No hay otra solución en el horizonte 2010 que el transporte marítimo y el uso de las vías navegables para afrontar el reto de reducir la congestión de las ciudades —causante del 40 por ciento de las emisiones contaminantes—, y Barrot empeña “todo mi peso político, importándome tanto las normas existentes como las que habrá que añadir en mi mandato”.

Considera “preocupante” el crecimiento de las toneladas de mercancías que viajan por el sistema terrestre, ya que amenaza con subidas en flecha y no se han obtenido más que “resultados modestos” en su reequilibrio con otros medios transportistas. La interacción con el ferrocarril, clave de bóveda del sistema —desde el diseño del “Libro Blanco”/Horizonte 2010—, tropieza de frente con el problema de hacer competitiva la oferta de

La Unión Europea será miembro de pleno derecho en la OMI y tomará especial vigilancia sobre el empleo marítimo



transporte marítimo e intermodalidad a la entrada y a la salida de los puertos, el cabotaje de corta distancia y las llamadas "autopistas del mar".

El "puzzle" a resolver se completa con la lucha frente a las posiciones dominantes, para establecer un sistema de competencia abierta en el transporte y conjugar todas sus políticas posibles, económicas, fiscales, ambientales, etc.

MIEMBRO DE PLENO DERECHO OMI

Por pura consecuencia de su propósito de cumplimiento de las normas de tráfico marítimo, la Unión Europea ha de ser miembro de pleno derecho de la Organización Marítima Internacional (OMI) —reflexiona Barrot— "ya que Europa es una de las zona de actividad marítima más densa del mundo, por lo que debe estar representada en este organismo y presentar en él sus tomas de posición unificadas".

La política europea de transportes y la ma-

ritima —consecuentemente— van a ser las grandes beneficiadas de la inminente ratificación de la Constitución Europea, que da a la Unión la personalidad jurídica (de la que hoy carece, precisamente) y con ella, la adhesión a la Organización Marítima Internacional (OMI) y a Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), serán procesos a abrir inmediatamente después.

Quando la política marítima de la Comisión Europea se substancie coherentemente con una posición común y vele por su respeto, se hará compatible con el Derecho Internacional aplicable y la producción de normas OMI, asegura Jacques Barrot.

La problemática actual de los incumplimientos marítimos, los asuntos de falseamiento del mercado, las banderas de conveniencia, el dumping social, etc., —añade— "responden en la mayor parte de los casos a la fragmentación de las normas y su obligatoriedad, cuando no a la picaresca y al oscurantismo que se oculta en la falta de rigor o extraterritorialidad normativa".

EMPLEO MARÍTIMO, BAJO VIGILANCIA

Ex-ministro de Trabajo, Jacques Barrot, ha seguido ampliamente todos los temas de Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades, nuevamente de actualidad tras la adhesión de los diez Estados que lo han hecho a partir de mayo de 2004. El empleo marítimo, en caída constante los últimos años, vuelve a plantear la necesidad de control y vigilancia, sobre el impacto de estas contrataciones de ciudadanos procedentes de los nuevos países adheridos.

"Los salarios y las condiciones de trabajo y seguridad social de los trabajadores marítimos de la Unión, independientemente de su nacionalidad, deben seguir respetando la legislación comunitaria. Este marco jurídico único prohíbe cualquier discriminación, y, además, los nacionales de los nuevos países miembros ya se beneficiaban del derecho a igual salario que el percibido por los nacionales de los Quince, y las mismas condiciones laborales en los buques que enarbolan pabellón de un Estado-miembro, así que la ampliación no cambia nada por sí sola... Incluso, aunque el nuevo Tratado de Adhesión (2004) prevea restricciones para períodos máximos de 7 años, no establece ninguna excepción al principio de igualdad de trato, y lo mismo pueden decirse respecto a las disposiciones transitorias sobre los regímenes de seguridad social".

"Si yo tengo conocimiento de que algún Estado-miembro no se atiene a tales principios iniciaré el correspondiente procedimiento de infracción" —concluye.

CUATRO AUTOPISTAS DEL MAR, OPERATIVAS EN 2010

La solución europea a la descongestión de los tráficos terrestres ha sido reformulada por el Comisario de Transportes con cuatro *"proyectos abiertos, sin señalar por el momento los puntos del litoral que supondrán los anclajes del sistema, operativo en 2010"*.

Se previene, de momento la línea estratégica a seguir y las obligaciones que deberán asumir los puertos interesados, tras unas propuestas que se estudiarán, primeramente, en el nivel de los Estados-miembros. Y es que si Barrot ha conseguido triplicar los presupuestos, la entrada servicio de las autopistas del mar se llevarán un buen pico de las ayudas a los puertos y las compañías marítimas que se vinculen al proyecto.

Los puertos-base de una autopista del mar ha de ofertar *"simplificación de controles*

Abogado y hombre de acción



El nuevo Comisario de Transportes de la Unión Europea, el francés Jacques Barrot (Yssingeaux, 1937), se presentó en el Parlamento Europeo como un veterano político —tres veces ministro en Francia y Comisario de Política Regional en Bruselas—, abogado y hombre de acción, especialmente combativo

con la vigilancia de la legalidad.

Así quiso demostrarlo con su primera providencia, desde que es Comisario de Transportes, la denuncia ante el Tribunal de Justicia de la UE a ocho Estados-miembros que no aplican la Directiva de Seguridad Marítima —aprobada en 2002, empezando por su propio país, Francia—.

Austria, Bélgica, Finlandia, Grecia, Holanda, Italia y Reino Unido han sido objeto de un aviso a navegantes, porque Barrot dijo expresivamente que "estoy aterrizado de que, años después del ERIKA y PRESTIGE, los Estados-miembros lleven este retraso en la aplicación de las medidas-clave para la mejora de la seguridad marítima".

Se refería a normas infringidas en materia de seguimiento e información sobre buques con mercancías peligrosas, pero también causa extrañeza al nuevo Comisario de Transportes "el retraso de las autoridades de los Estados-miembros en definir los puertos de refugio, así como el control de la instalación de las cajas negras, etc."

Barrot anunció, en sede parlamentaria, que será beligerante en la vigilancia de estos incumplimientos, y prometió textualmente "desplazarme a los puertos y asistir in-situ a misiones de control para cerciorarme personalmente del seguimiento de estas medidas".

Entiende que la decadencia de la flota europea actual "no es irremediable, puesto que su tonelaje creció un 13 por ciento entre 2003 y 2004, pero la situación —por todos estos motivos— no resulta satisfactoria, tampoco".

aduaneros y administrativos, sistemas electrónicos de declaración, priorización de las instalaciones para los tráficos de contenedores, accesos directos y terminales para el transbordo rodado, etc."

En un primer nivel de propuestas, los puertos y las compañías marítimas se postulan como interesados, pero puede darse el caso de que los Estados-miembros deban promover convocatorias públicas para el definitivo trazado de la red.

El proyecto-Barrot resume en cuatro las autopistas del mar, la que enlazará el Báltico con Europa Central y Occidental, la que irá de España al Mar del Norte y Mar de Irlanda, la que tocará los puertos del Mar Adriático, Jónico y Mediterráneo Oriental, y, —segunda en que operarán los puertos españoles— la del Mediterráneo Occidental, desde España a Malta, tocando Francia e Italia.

S. DE FRANCISCO



GIJÓN Y CORUÑA adjudican históricas obras de ampliación

Con optimismo y ambiente de colocación de primeras piedras, los puertos norteños de Gijón y A Coruña inician históricas obras de ampliación para asumir tráficos interoceánicos. Sendas adjudicaciones de obras, aprobadas en diciembre último, movilizan por encima de más de 1.000 millones de euros, con fuerte presencia de financiación de Bruselas, precisamente en los últimos tramos que España es receptor de fondos de cohesión.

Se moderniza así la red portuaria del norte y se mejoran las capacidades de acceso a los grandes tráficos marítimos, por los que fluye un ochenta por ciento del comercio mundial, justo en el momento que las instalaciones de Gijón y A Coruña daban los primeros síntomas de saturación de muelles y preocupaciones de orden medioambiental, seguridad y logística.

El proyecto de ampliación del puerto gijonés de El Musel, que alcanzará un coste presupuestario de 580 millones de euros para la duplicación de su capacidad, ha obtenido la decisiva financiación de la Unión Europea por la mitad de este coste, a compartir —por el resto— con la Autoridad Portuaria de Gijón.

La inminente iniciación de las obras, adjudicadas a un consorcio encabezado por Dragados y Fomento de Construcciones y Contratas, promete el mayor proyecto de ingeniería civil de cuantos se desarrollarán en España el presente año, y, en los cinco siguientes a la ampliación El Musel elevará un significativo 24 por ciento sus tráficos de mercancías.

SUPER-PUERTO TRANSOCEÁNICO

El proyecto de ampliación duplica las dimensiones de un puerto que empezaba a estar saturado en su importante terminal de graneles y carecía de capacidad y calado para los buques transoceánicos. La ampliación representa construir un dique de abrigo de 3,8 kilómetros, que —dividido en dos más, Torres y Norte— permitirá descargas simultánea de hasta tres buques graneleros de 300 metros de eslora.

Tal estructura portuaria albergará una dárse-



na de 145 hectáreas de superficie y calados de entre los 20 y 27 metros, capaces para la entrada de los mayores buques existentes en el mercado actual. Con este esquema portuario, El Musel obtiene una capacidad de descarga de 25 millones de toneladas y se dotará de instalaciones de almacenado para unos 2 millones de toneladas de material.

Sobre estas cifras básicas, el super-puerto norteño no solamente consolida su acreditado liderazgo en el movimiento de graneles sólidos, sino que gana en competitividad para los segmentos de mercancías generales y contenedores, reorganizando su red logística y de apoyo a estos tráficos especializados.

Sin pérdida de su carácter de arteria portuaria por la que fluye el 10 por ciento del valor añadido bruto de las producciones de Asturias, El Musel deviene en el super-puerto transoceánico del norte de España, apuesta largamente acariciada por las instituciones del Principado, y, que Bruselas y el Banco Europeo de Inversiones avalan ya, con transferencias presupuestarias que arrancan de 2004.

ADELANTO DE LA FINANCIACIÓN EUROPEA

El proyecto de ampliación, que fue licitado en julio último en unos 580 millones de euros y

ejecución prevista para ser finalizada en 2008, ha recibido la luz verde de Bruselas, en diciembre, por lo que la Unión Europea aportará 247,5 millones de euros —la mitad del total— y con adelanto inmediato de un 20 por ciento del presupuesto global, es decir, unos 49,5 millones de euros.

Tal pronunciamiento de Bruselas ha disipado las inquietudes, inicialmente existentes, de pérdida del último tren de acceso a los Fondos de Cohesión, en 2007, que España perderá en esa fecha al rebasar su renta per cápita el 90 por ciento de la media de la Unión.

La obra recibe una cantidad inicial de 49,5 millones de euros, lo que reduce la posibilidad de desfases entre el inicio de trabajos y su financiación, evitando —así mismo— a la Autoridad Portuaria, que financiará la otra mitad, la necesi-

Podrán asumir el liderazgo del norte de España en grandes graneles sólidos y tráficos petrolíferos



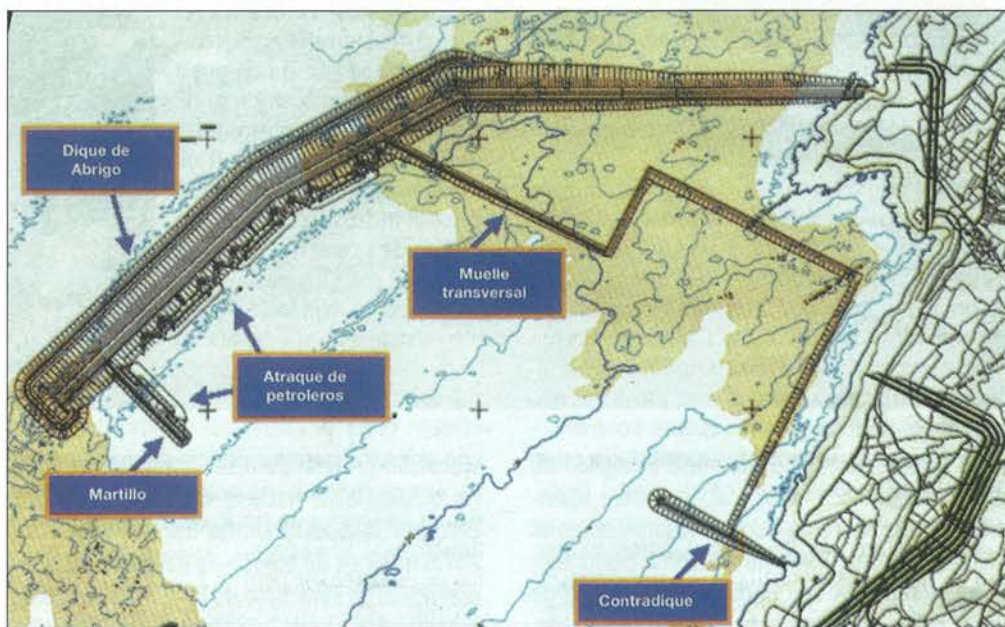
Histórico relanzamiento de Asturias

El ilustrado Jovellanos escribió hace más de doscientos años que "Asturias debe tener un puerto o renunciar a su fidelidad", por lo que el hito histórico de la construcción de El Musel (1893) materializó una vigorosa salida a las producciones carboníferas y tráficos generales, que hoy representan el 10 por ciento del PIB asturiano.

La ampliación, que duplicará las dimensiones en El Musel actual y situará a Asturias en el mapa mundial de superpuertos, significa otro espectacular logro, la mayor licitación de obra pública en la historia del Principado, y el hecho de arrancar las últimas ayudas de Bruselas en materia de fondos de cohesión, que, para España, finalizan en 2007.

Solucionados, con la ampliación, sus problemas de calado, capacidad y superficies de muelle, El Musel —que empezaba a congestionarse en su decisiva terminal de granel— adquiere calidad para convertirse en el gran puerto transoceánico del norte de España.

S. de F.



dad de endeudarse. La Unión Europea confirmó así mismo, que financiará todas las obras de la ampliación hasta 2009, fecha que cubre ampliamente los plazos finales de ejecución —hasta 2008— y supera el "fatídico" 2007 del cierre de grifos de los Fondos de Cohesión a España.

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria aprobó, también, la operación de endeudamiento con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) con un plazo de amortización para 25 años, con período de carencia de 4, con lo que empezará a amortizar sobre la finalización de las obras.

EL RETO DE CAPTAR SUPER-TRÁFICOS

Con la ilusión puesta en la inminente colocación de la primera piedra, el presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, Fernando Méndez Rexach, señaló que "ahora, el reto es captar super-tráficos, pero lo importante es que el Musel está preparado para todo lo que pueda

venir en el futuro, asimilarlo técnicamente, de manera que si hasta ahora no había líneas regulares por falta de mercancías, ahora invertimos el proceso y empezamos a captarlas... Nuestras previsiones, para los cinco años siguientes a la ampliación son el aumento de un 24 por ciento de los tráficos marítimo de 33,50 millones de toneladas, un 63,4 por ciento más que el actual...". Aún en el próximo trienio —de realización de las obras, sin que éstas lo afecten— se alcanzarían crecimientos del 14 por ciento, según añadió Méndez Rexach.

Para el presidente del Principado de Asturias, Vicente Álvarez Areces, "es la obra de la legislatura, y, se ha gestionado con una gran unión entre todos para alcanzar, de Bruselas, financieramente, lo que se dice el último vago del último tren...". El presidente aludía, gráficamente, a la lucha por los 1.000 millones de euros, procedentes de Bruselas, que debían susanciarse en 2004 para obras de mejora y am-



Autoridad Portuaria de Gijón

pliación de instalaciones portuarias, entre seis puertos solicitantes, Gijón (247), A Coruña (280) —que se llevarían mas de la mitad— y Tenerife, Las Palmas, Algeciras y Sevilla.

A CORUÑA: SOLUCIÓN EXTERIOR

Las obras del puerto exterior de A Coruña han sido adjudicadas a un consorcio liderado por la Constructora ACS, por 429 millones de euros, en reunión del consejo de administración de la Autoridad Portuaria, en el que los representantes del Ministerio de Fomento mostraron reservas sobre la financiación del proyecto.

Pese a tratarse de una obra emblemática del Plan Galicia —compensatoria a la zona, tras la catástrofe del "Prestige"— el proyecto ha sufrido cierta polémica entre autoridades y fue, de hecho, retenido en su fase de adjudicación inicial porque la Abogacía del Estado no autorizó el cierre del concurso sin que estuviese garantizada la financiación.

Tanto ha sido así, que el alcalde de A Coruña, Francisco Vázquez, expresó que la empresa adjudicataria Dragados (ACS) renunciaría a ser indemnizada, caso de que la financiación comunitaria no se obtuviese. El problema de la financiación de una tercera parte de las obras —unos 200 millones de euros que el Ejecutivo ya solicitó a Bruselas— reside en que el pago de los fondos de cohesión no podrán extenderse mas allá de 2010, cuando el calendario de financiación proseguía hasta 2011, por lo que habrá

de hallarse una fórmula combinatoria, recurriendo a fondos FEDER.

HACIA LOS SUPER-TRÁFICOS PETROLEROS

La nueva obra de ampliación supone la construcción de un dique en talud, de entre 3.000 y 4.000 metros de largo y en cuyas instalaciones podrían atracar hasta cuatro super-petroleros o darse respuesta de carga-descarga a unos ocho millones de toneladas de graneles líquidos.

Este proyecto, a erigir en el exterior —sobre la llamada Punta Langosteira, municipio de Arteixo— eleva la calidad medioambiental y seguridad respecto a la manipulación y almacenamiento de crudos, y, permite a las actuales instalaciones portuarias coruñesas su dedicación a otro tipo de tráfico, menos peligrosos y contaminantes.

La adjudicación ya aprobada, por 429 millones euros, se refiere exclusivamente a la construcción de la referida dársena exterior, pero el coste total de la obra —con accesos y servicios— llegaría a los 600 millones, a completar, según las previsiones iniciales, con fondos europeos. Para la financiación del puerto exterior el proyecto incluye una enorme operación urbanística en A Coruña, que liberaría 400.000 metros cuadrados del puerto con destino a viviendas, que, junto a las aportaciones de Fomento, Puertos del Estado y los ayuntamientos de A Coruña y Arteixo y Xunta de Galicia, completarían los costes de la obra.

S. DE FRANCISCO

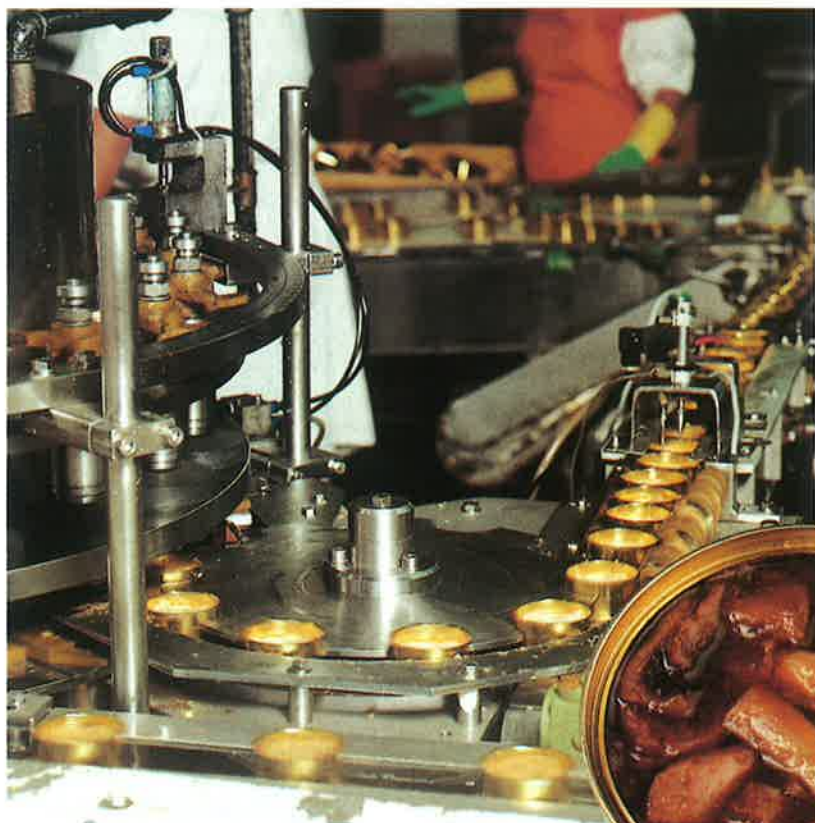
En cumplimiento del "Plan Galicia"

El Ejecutivo central ya firmó un primer convenio para la obra de ampliación el pasado febrero de 2004, y, antes del paréntesis de las Elecciones Generales, fue licitado el proyecto y el Ministerio de Hacienda asumió el plan financiero de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Y fue el nuevo Gobierno —ya en junio— el que remitió la petición de fondos a Bruselas, que —a las alturas de julio— respondió con un calendario de financiación inasumible, por exceder de 2010, pero el Ejecutivo, por designio de la nueva ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, clarificó que "se financiará hasta 2011, con cargo a fondos de cohesión y fondos FEDER, los que pagan las infraestructuras viarias y ferroviarias".

Pese al aspecto de "culebrón" y fondo de polémica —con cambio de interlocutores políticos por medio— la viabilidad del proyecto se consolida y el Ejecutivo habrá cumplido con la mas emblemática de sus promesas del "Plan Galicia".

Más de 1.000 millones de euros, con financiación de Bruselas, les permitirán instalarse en las líneas interoceánicas

Industria conservera de pescados y mariscos: SECTOR INNOVADOR POR EXCELENCIA



El sector español industrial transformador y comercializador de conservas de pescados y mariscos tiene una gran importancia desde el punto de vista socio-económico y tecnológico si consideramos las siguientes variables:

- **Importante Peso Económico:** En el ejercicio del año 2003 se produjeron 274.075 toneladas de conservas de productos de la pesca y de la acuicultura, con un valor estimado de 833 millones de euros.

- **Gran Peso Social:** Este sector proporciona en España 15.363 puestos de trabajo directos, a los que se corresponden de 2 a 3 puestos de trabajo indirecto por cada puesto directo.

Entre las características propias del sector, y que hacen que este busque soluciones innovadoras para mantener

su competitividad en los distintos mercados, se pueden citar las siguientes:

- Es un sector muy dependiente del coste de la materia prima, lo que hace que las empresas líderes se hayan integrado hacia atrás para asegurarse el suministro de dicha materia prima, fundamentalmente en el sector del atún.

- Es también intensivo en mano de obra, variable que junto a la anterior suponen los principales costes de fabricación de esta industria.

Esto da lugar a una permanente innovación de los procesos productivos con el objetivo de conseguir la automatización de los mismos, alcanzándose en este aspecto el mismo nivel que las empresas de otros países europeos. Durante la última década se ha producido una importante modernización, pese a lo cual continúa la renovación de maquinaria y equipos para disponer de los últimos avances tecnológicos en las empresas del sector. En este punto se debe reconocer el gran impulso que ha supuesto para dichas empresas las ayudas que han sido reguladas a través del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) de la Unión Europea.

- Existe en muchos casos una escasa diferenciación de producto entre las marcas dado el número elevado de empresas que se dedican a elaborar las mismas variedades de productos, particularmente el atún, lo cual extrema la competencia. Por ello ha habido en los últimos años un importante impulso en buena parte de las empresas del sector a la hora de buscar nuevas presentaciones, ya sea utilizando nuevas especies, salsas, envases (materiales, formatos, sistemas de apertura)...entre otros, lo que ha dado lugar a una importante innovación de producto en este sector.

Por ello, el sector de conservas está inmerso en importantes retos como el seguir profundizando en la mejora de las tecnologías de producción y la diversificación de la oferta de productos, aspectos que resulta prioritario desarrollar para poder incrementar los niveles de



productividad y afianzar la imagen de calidad y seguridad alimentaria de los productos.

Con ello, el sector ganará en mayor competitividad e internacionalización, más aún de lo que en la actualidad las estrategias de las empresas están desarrollando ya.

LA INNOVACIÓN EN EL SECTOR

A causa de la dimensión empresarial de este sector, el cual está formado mayoritariamente por pequeñas y medianas empresas, se encuentran dificultades para que estas destinen recursos económicos a actividades de Innovación, por otra parte necesarios para el desarrollo futuro de la actividad (sin innovación las empresas no pueden prosperar en un ambiente competitivo), obligando de esta manera a depender del exterior en la modernización de actividades en las que se está especializado. Esto responsabiliza a las asociaciones empresariales como ANFACO-CECOPECA para que asuman este tipo de actividades, lo que permite realizar de manera colectiva las acciones de innovación, ya que conocen previamente las necesidades de las empresas, casi siempre comunes entre ellas, y las ofertas existentes, sirviendo de interfaz entre las partes.

Esta organización ha detectado cuáles son los aspectos en los que la innovación debe ser tomada en cuenta en este sector, y para ello ha creado el Plan ANFACO INNOVA, cuya finali-

dad básica es la mejora de la capacidad innovadora de las empresas pertenecientes al sector transformador de productos del mar, ya sean grandes empresas o PYMEs. Este Plan tiene como objetivos el conseguir que las empresas del sector transformador de pescado se sensibilicen sobre la innovación, no tengan reticencia al proceso innovador, sean capaces de gestionar la innovación de forma eficaz (lo que debe incluir asunción de riesgos, fomento de la creatividad (banco de ideas) y priorización de las necesidades de los clientes), y que elaboren un Plan de Innovación que contemple todas las acciones de mejora que la empresa priorice: gestión de la calidad, diseño y desarrollo de productos...entre otros.

Entre los aspectos en los que el sector está desarrollando sus acciones innovadoras pueden destacarse los siguientes:

1. Mejoras en los procesos

En este punto se encuentran las mejoras en los sistemas de conservación (congelación, descongelación, nuevos sistemas de conservación, caso de atmósferas modificadas), o el desarrollo de maquinaria que permita la obtención de nuevos productos y nuevas presentaciones y la





automatización de los procesos, por ejemplo con la introducción de la visión artificial.

En general las empresas fabricantes de conservas de pescados y mariscos necesitan realizar más actividades de desarrollo propio en el caso de tecnología de procesos, aunque habitualmente incorporan tecnología mediante desarrollo compartido, o mediante la adquisición y adaptación de tecnología ya desarrollada. En el caso del desarrollo compartido, lo hacen fundamentalmente las empresas grandes y medianas del sector, a través de la colaboración con los proveedores de bienes de equipos y mediante investigación conjunta con centros externos colaboradores.

Se puede decir que en los últimos años las innovaciones han tratado de aumentar el grado de automatización de la producción, de lograr un mayor y mejor aprovechamiento de la materia prima, de mejorar las condiciones de trabajo, y de cumplir las exigencias legales.

Una línea concreta de actuación de gran importancia actualmente es el Aprovechamiento y valorización de los subproductos que se obtienen en los procesos productivos: aguas de cocción de productos, cabezas, espinas, grasas y aceites de pescado. Aquí se están desarrollando dos líneas de actuación: por un lado dar una alternativa al tradicional proceso de elaboración de harina o aceite de pescado, que tiene una limitada capacidad de tratamiento de estos subproductos; y, por otro, buscar una valorización de los mismos en la que un residuo se pueda convertir en un recurso.

También se puede incluir aquí la mejora en las técnicas de almacenamiento y de las estructuras de

distribución y/o automatización en el manejo de almacenes. El propósito es el desarrollo de sistemas de gestión en logística que garanticen el mantenimiento de la calidad del producto a lo largo de toda la cadena de distribución (desde la materia prima hasta la comercialización final).

2. Nuevos productos

En general se busca el desarrollo y la obtención de nuevos productos, que permitan obtener productos de calidad y diferenciados del resto de los competidores. La calidad y la diferenciación son los conceptos a tener en cuenta en los productos que una empresa comercializa, y que permiten su competencia frente a terceros.

Ejemplos de lo anterior son los platos preparados y ensaladas, la ampliación de la gama de productos existentes a base de salsas, o la incorporación de nuevas líneas de productos, como los productos light y/o delicatessen.

A diferencia de lo que ocurre en el caso de la innovación de procesos, las empresas fabricantes de conservas muestran una mayor actividad propia con respecto a la innovación de productos.

Se distinguen 3 líneas principales de actuación:

- **Desarrollo de nuevos productos o de variedades en las líneas de presentación en los productos.** Las conservas deben competir con otros elaborados de la pesca (congelados, refrigerados, ahumados) que utilizan una amplia variedad de formatos y formas de presentación más innovadoras y atractivas para el consumidor. Se desarrollan por ello nuevas gamas de productos con envases termosellados y listos para el consumo.

- **Nuevas presentaciones en los envases de productos elaborados.** Desarrollo de envases diferenciados teniendo en cuenta los nuevos hábitos de consumo y las tendencias en las necesidades del consumidor. Aquí se identifica la innovación en dos vías: nuevas presentaciones en los envases de productos elaborados que identifiquen mejor al producto por su forma, y envases que incorporen una más amplia información nutricional y culinaria. Un ejemplo de esto son las nuevas bolsas de plástico esterilizables, presentes ya en el mercado para conservas de atún y otros productos.

- **Desarrollo de conservas con propiedades funcionales específicas.** Se investiga sobre las propiedades nutricionales de las conservas o sobre la optimización de las mismas mediante: adición de vitaminas u otros oligoelementos para lograr la menor destrucción térmica, mayor retención de constituyentes esenciales, mayor valor biológico de las proteínas, mejora de la calidad de la grasa del producto mediante actuaciones tecnológicas so-



bre el proceso de elaboración. Por ejemplo se distinguen las conservas con bajo contenido en sal, alto contenido en ácidos grasos poliinsaturados w3, fibra...

En relación con este punto, la atención a las necesidades del mercado, es decir de los consumidores, obliga a un conocimiento muy concreto de sus necesidades, reales o potenciales. Por otro lado, la previsión de la evolución de las sociedades permite el desarrollo de nuevos productos adelantándose a las necesidades futuras y a la adaptación de los procesos y presentaciones.

De todas maneras, en general el consumidor español es muy conservador en su actitud para aceptar nuevas presentaciones de los productos más tradicionales, lo que constituye una limitación al desarrollo de nuevos productos. Por el contrario, el consumidor europeo parece mostrar una actitud más abierta en este aspecto, siendo hacia él a quien se dirigen una parte importante de las innovaciones de productos.

3. Aseguramiento de la calidad y salubridad de los productos

La introducción de conceptos innovadores en el campo del control de calidad y la seguridad alimentaria está resultando también fundamental. El cumplimiento de los requisitos legales es un factor crítico para las empresas del sector, especialmente en los temas relacionados con los sistemas de APPCC (Análisis de Peligros y Puntos de Control Crítico), seguridad e higiene en el trabajo, requisitos medioambientales, higiénico-sanitarios...entre otros.

Aunque en las empresas del sector de conservas de pescados y mariscos no se considera que existen barreras legales para el I+D+i, sí se estima que las normas a cumplir podrían significar una limitación por ejemplo a la hora de ampliar la gama de productos.

En este punto también se sigue mejorando la



cualificación de RR.HH., para un adecuado desarrollo de sistemas integrales en calidad, medio ambiente y riesgos higiénicos tratados conjuntamente. El desarrollo de RR.HH. debe ser una combinación de personas con experiencia en el área productiva y una formación posterior en temas de Innovación, de manera que puedan incorporarse a proyectos en colaboración con fabricantes de bienes de equipo, Centros Tecnológicos, Universidades, etc.

4. La cultura de la Innovación

Esta cultura de la Innovación está siendo introducida como filosofía del trabajo. Frente a una cultura empresarial en el sector que se caracterizaba por mantener en muchos casos una estructura jerárquica y funcional relativamente rígidas, con formas de gestión muy tradicionales, los grupos familiares que en muchos casos siguen al frente de la gestión de las empresas muestran una actitud cada día más abierta a la innovación. Además el proceso de concentración empresarial en curso está dando lugar a algunos grupos empresariales muy dinámicos, comparables en tamaño y formas de gestión a las grandes empresas internacionales, en las que la innovación en productos y procesos son estrategias claves para su desarrollo. ■



JUAN VIEITES
DIRECTOR GENERAL CECOPESCA

El nuevo proyecto Life de la UE permitirá su identificación

Áreas importantes para las **AVES MARINAS**



Durante los próximos cuatro años la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) llevará a cabo un ambicioso programa de investigación, a través del proyecto Life de la Unión Europea, cuya finalidad será detectar las áreas de mayor importancia para las aves marinas. De esta manera se pretende extender la protección de estas aves no sólo a las colonias de cría, sino en el mar, donde se haya su verdadero medio. Este proyecto, que también se va a desarrollar en Portugal, cuenta en España con el apoyo de todas las comunidades autónomas litorales e insulares. La publicación del inventario "Áreas importantes para las aves marinas en España", a finales de 2008, servirá de colofón a estos trabajos.

El proyecto no parte de cero. De hecho, la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) lleva muchos años reuniendo información, tanto en el ámbito terrestre como en el marino. En este sentido, ya hay incluso zonas candidatas a ser designadas como Áreas Importantes para las Aves marinas (IBA). Son lugares de paso, como el estrecho de Gibraltar, o zonas en que se producen altas concentraciones de alimento, como el sistema asociado a los nutrientes que aportan las aguas del río Ebro.

Ahora, con el proyecto que se acaba de poner en marcha, que cuenta con la cofinanciación de los fondos Life Naturaleza de la Comisión Europea y del Ministerio de Medio Ambiente, se va a poder realizar la identificación de los espacios vitales para estas aves sobre una base científica objetiva, esencial para una formulación duradera y creíble.

Como señala Carles Carboneras, responsable de Aves Marinas de SEO/BirdLife, *la conservación de las aves se lleva a cabo mediante una doble estrategia: las acciones a favor de las especies y la protección de los espacios de los que éstas dependen*. Esta actuación se complica bastante cuando se trata de aves marinas, ya que la protección de los espacios es bastante más difícil de llevarlo a la práctica.

De lo que se trata, fundamentalmente, es de identificar los espacios marinos que resultan esenciales para las aves e identificar las amenazas que pesan sobre ellos para, de este modo, poder proponer medidas para hacer frente a las amenazas. Ese es el trabajo que desarrollará el proyecto Life que ya ha empezado a poner en práctica la SEO/BirdLife, en España, y la Sociedad Portuguesa para el Estudio de las Aves (SPEA/BirdLife), en Portugal.

SEGUIMIENTO VÍA SATÉLITE

Según explica Carles Carboneras, se empezará por un intensivo marcado de aves mediante transmisores para su posterior seguimiento por satélite, complementado con radioemisores convencionales, análisis de recuperaciones y observaciones sistematizadas en el mar. De esta manera, *se espera obtener un primer resultado consistente en una serie de mapas de distribución de las distintas especies*. Esta información se contrastará con cartografía esencial del medio marino (zonas de producción primaria, variables oceanográficas, pesquerías) para dar explicación a la presencia de las aves en determinadas zonas. En Portugal, *el proyecto tiene una duración y una estructura parecida, si bien difiere en algunos aspectos metodológicos*.

La culminación del trabajo se plasmará en la publicación, en el último trimestre de 2008, del



Pardelas (C. Carboneras)



Frailecillo (C. Carboneras)

inventario de "Áreas importantes para las aves marinas en España". De esta manera, la SEO espera hacer una importante aportación a la Red Natura 2000, cuya implantación en el medio marino está todavía pendiente en la mayor parte de países europeos.

La identificación de las áreas de distribución constituirá un primer paso, ya que una vez identificadas las zonas con mayor presencia de aves, *será necesario establecer los criterios objetivos para evaluarlas*. Y una vez conocidas las amenazas que pesan sobre ellas, *se estará en condiciones de recomendar medidas de gestión y de proponer figuras legales de protección*. Incluso, como señala el responsable de Aves Marinas de la SEO, se pueden establecer medidas para la pesca, restricciones en el tráfico marítimo... y algunas Áreas Importantes para las Aves (IBA) marinas podrían ser candidatas a reservas marinas.

Y es que hay que tener en cuenta, como recuerda Carles Carboneras, que las aves no viven aisladas, sino que forman parte de un eco-

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) es la encargada de desarrollar este proyecto Life en España, financiado por la Comisión Europea y el Ministerio de Medio Ambiente



Pardela Cenicienta (C. Carboneras)

sistema, y las zonas de mayor valor para éstas lo son también para tortugas, cetáceos..., que además suelen coincidir con áreas especialmente productivas de los océanos. Así que, con estas actuaciones, estaremos contribuyendo a la conservación de la biodiversidad marina.

Existen inventarios de IBA en el mar Báltico y mar del Norte, entre otros; sin embargo, en el sur de nuestro continente es la primera vez que se realizan estos trabajos de búsqueda de espacios vitales para un gran número de especies de hábitos pelágicos.

IBA MARINAS

En los trabajos que ha venido desarrollando BirdLife Internacional en el ámbito europeo, se han establecido cuatro tipos de IBA marinas. La primera de ellas se situaría en las proximidades a las zonas de cría, que es el área más frecuentada por las aves reproductoras en las fases del cortejo, descanso, de las idas y venidas para traer alimentos a los polluelos, y por donde estas crías realizarán sus primeras correrías.

Otra zona sería la de alimentación, que conforma la esencia de las IBA marinas. A veces

Algunos de los objetivos

Dentro de las áreas a las que se dedicará especial atención cabe reseñar el delta del Ebro y sur de Baleares, lugar de desplazamiento de las aves para alimentarse, así como la reserva marina de Columbretes. Además del estrecho de Gibraltar, punto estratégico de entrada y salida para las aves que se desplazan entre el Atlántico y el Mediterráneo, se puede destacar la zona de Estaca de Bares, uno de los lugares de migración más importante de Europa occidental.

También está incluido el archipiélago Chinijo, la zona de cría más importante de las islas Canarias. Se cree que las aves que nidifican en este archipiélago se alimentan a lo largo de la costa continental africana y probablemente se mezclan

con las de otras colonias canarias o de las islas Salvajes (Portugal). Como se apuntó en el artículo, otra de las zonas sobre las que se realizarán estos trabajos serán ensenadas, marismas, desembocaduras..., sistemas de alta productividad repartidos a lo largo de la costa. Especial atención a toda la costa del Cantábrico y gallega. Asimismo se estudiarán las zonas de confluencia de masas de agua y frentes oceánicos, donde el alimento es más abundante. Zonas que suelen situarse muy lejos de las colonias de cría, como la ubicada al sur de la reserva marina de cabo de Gata-Níjar.

Respecto a las especies sobre las que se prestará especial atención, reseñar la Pardela Balear, en peligro crítico de extinción. Ave propia del Me-



coinciden con zonas de pesca (y de los peligros que estas situaciones representan para las aves y los problemas que originan al sector pesquero ya hemos hablado desde estas páginas), y casi siempre son áreas de gran productividad biológica, difíciles de identificar pues pueden estar en lugares desvinculados de la colonia.

Los pasos principales de las aves migratorias, al que ya se ha hecho referencia anteriormente, como es el caso del estrecho de Gibraltar, constituyen otra zona de importancia para su protección. Por último, BirdLife Internacional

identifica como otra Área Importante para las Aves marinas las zonas de concentración que viene favorecidas por sus características para el descanso, la muda o pasar el invierno.

Con los trabajos que se llevarán a cabo durante estos próximos cuatro años se espera poder mejorar la situación de muchas de las aves que viven en nuestras costas o nos visitan en sus desplazamientos. Una actuación especialmente urgente en especies como la Pardela balear o el Arao común. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR SEO/BIRDLIFE

diterráneo en época de cría, se distribuye por el resto de las costas peninsulares fuera de la época de reproducción, y depende de la buena conservación de las poblaciones de sardina y boquerón. El Arao Común es la otra especie calificada en peligro crítico, que se reproduce en las costas gallegas y el resto del año se distribuye por el Atlántico y el Cantábrico.

El Petrel de Bulwer, que sólo se acerca a tierra durante la reproducción, tiene a Canarias como destino favorito. Se encuentra calificado como "en peligro de extinción", al igual que la Pardela Cenicienta que, aunque aún conserva buenas poblaciones en España, se encuentra amenazada, especialmente a

causa de la alta mortandad que sufre por las artes de pesca, principalmente el palangre.

Otras aves se ven especialmente afectadas por las alteraciones urbanísticas del Mediterráneo, como la Gaviota de Audouin, endémica de este mar, o el cormorán Moñudo, que se distribuye, además, por el Cantábrico y Galicia, y cuyas poblaciones se encuentran en una situación menos preocupante, al recibir la calificación de "vulnerables". Tras los estudios, y el incremento de conocimientos sobre sus costumbres y áreas de distribución y alimentación, esperemos que se pueda actuar para, en un espacio de tiempo prudencial, las poblaciones de estas especies pasen a situaciones menos preocupantes. ■ R.G.

Las aves marinas gozan de protección en las colonias de cría, pero no en el mar, que constituye su verdadero medio. Este proyecto, como señala Carles Carboneras, pretende llenar ese vacío en las aguas españolas

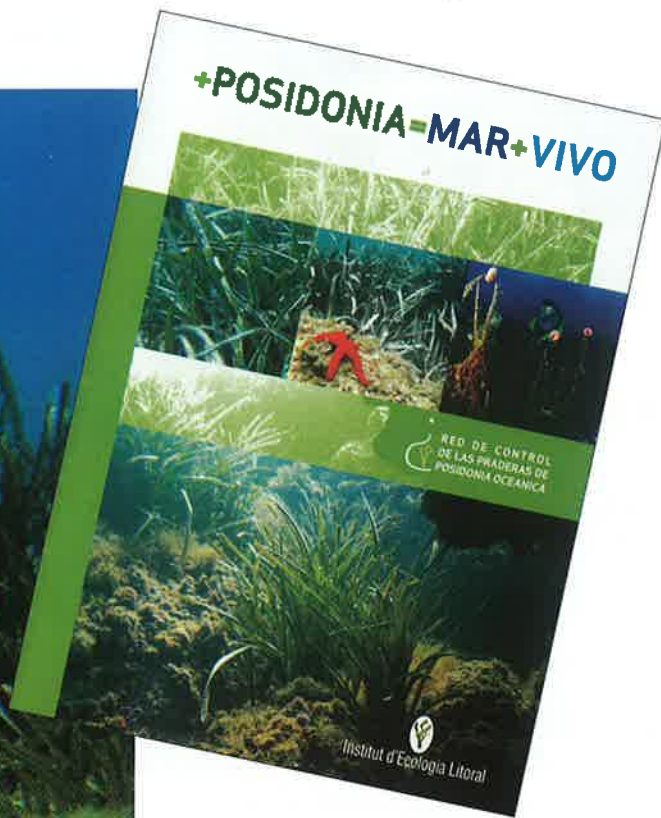
Red de control de la **POSIDONIA OCEANICA**



M. Carreño

La Posidonia oceanica es una fanerógama marina que se halla en profundidades de hasta 40 metros en el Mediterráneo, del que es endémica. Su situación es delicada, como se ha denunciado en numerosas ocasiones desde esta publicación, debido a la continua agresión que sufre de la mano del ser humano (pesca de arrastre, regeneración de playas, contaminación, puertos deportivos...), lo que preocupa y mucho a los expertos, dada su enorme

importancia ecológica y económica, con una vital repercusión en la pesca. El Instituto de Ecología Litoral, con sede en El Campello (Alicante), además de las tareas de vigilancia y seguimiento, cree que lo mejor para protegerla es divulgar su importancia. En esta línea, y con la colaboración de las redes de control existentes en el Mediterráneo, ha editado un folleto sobre sus características y estado actual de conservación.



La Posidonia oceanica constituye una zona de reproducción, cría y alimentación para numerosas especies que, en muchos casos, tienen un elevado valor comercial



Bolas de restos de Posidonia (M. Montero)

Se asienta normalmente sobre fondos arenosos, aunque tampoco es infrecuente que lo haga sobre los rocosos, desde prácticamente la línea de costa hasta los cuarenta o cincuenta metros de profundidad, siempre y cuando las aguas sean limpias y transparentes para posibilitar la realización de la fotosíntesis. Es por ello por lo que se puede afirmar que el estado

de conservación de estas praderas es uno de los mejores indicadores de la salud ambiental del Mediterráneo.

La *Posidonia oceanica*, una planta superior marina, con flores, frutos y semillas, resulta fundamental para el ecosistema mediterráneo. Su importancia, a estas alturas, no presenta ninguna duda, y los que mejor lo saben, además de los científicos, son los pescadores arte-



Arribo de Posidonia. Aunque algunos bañistas lo puedan asociar a suciedad es, más bien al contrario, sinónimo de buena calidad de las aguas (M. Montero)

Un estudio realizado a petición de la Cofradía de Pescadores de Denia (Alicante) estableció que, tras la regeneración de la cercana playa de la Marina, la pesca se redujo en un 60% en los caladeros cercanos

sanales. A pesar de ello, su regresión ha sido constante, especialmente en los últimos años. La organización WWF/Adena, en un estudio realizado en 2000, señalaba que el 78% de las praderas presenta una notable regresión. Este es, entre otros motivos, por los que el Instituto de Ecología Litoral (IEL), dedicado especialmente a la investigación, estudio y conservación del litoral valenciano, quiere resaltar y divulgar la importancia de esta fanerógama, ya que entienden que "dando a conocer la importancia de este ecosistema a la población" se estará dando un importante paso para su conservación.

Muchas son las medidas de protección adoptadas para proteger a este ecosistema. Además de la legislación española, desde el año 1992 una Directiva de la Unión Europea (Directiva 92/43/CEE) considera a las praderas de *Posidonia oceanica* como espacios de interés comunitario que han de ser objeto de protección con carácter prioritario. Para ello, y como paso previo para su inclusión en la red Natura 2000, cada Estado dio inicio a la elaboración de las listas de Lugares de Importancia Comunitaria (LICs), en el que

España incluyó 29 zonas donde se encuentra esta fanerógama. Además, organismos como la UNESCO y la Conferencia de Seguridad y Cooperación Europea han expresado la necesidad de protegerla.

ECOSISTEMA EN PELIGRO

Toda esta protección y atención son un reflejo más que evidente de su importancia. Basten unos datos para destacar algunos de sus principales beneficios. Por ejemplo, que resulta fundamental la incidencia de la *Posidonia oceanica* en el mantenimiento de la línea de costa y en la estabilidad de las playas de arena y los fondos marinos, ya que sus rizomas retienen sedimentos, sus hojas reducen el movimiento del agua y la acumulación de sus hojas muertas en la playa reduce el impacto de las olas.

Ofrece cobijo a unas cuatrocientas especies vegetales y varios miles de especies animales, entre ellas alevines de especies pesqueras de gran importancia comercial como el pulpo, la lubina, el sargo o los salmoneles. Otro aporte a tener en cuenta es el de su eleva-



da producción primaria, transformando sustancias minerales en materia orgánica. Una hectárea produce una media de 35 toneladas de materia orgánica al año. Como se señalaba en un informe realizado por Greenpeace, "es la comunidad bentónica que mantiene la mayor biomasa viva de todo el Mediterráneo".

Destacable es también la producción de oxígeno. Una media de 10 litros de oxígeno diario por cada metro cuadrado. Este oxígeno no sólo pasa al agua, sino también a la atmósfera, debido a la difusión gaseosa del agua en el aire. Ya se ha señalado la importancia como nicho ecológico. Un estudio realizado en el Golfo Pérsico destacaba que por cada cuatrocientos metros cuadrados de fanerógamas se estimaba una producción de 2.000 toneladas de pesca al año.

En España, y a partir de un estudio solicitado por la Cofradía de Pescadores de Denia a la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante, ante los intentos de construir una playa artificial en la zona, se pudo establecer que tras la regeneración de la cercana playa de la Marina la pesca se redujo en un 60% en los caladeros cercanos. Un estudio pionero ya que sirvió para establecer una relación directa entre destrucción de pradera y pérdida en los caladeros tradicionales de pesca, pudiéndose cuantificar esa pérdida.

En la zona de la playa de Los Ángeles, regenerada en 1988, se constató que la densidad de la pradera era unas 16 veces inferior a la existente, por ejemplo, frente a la playa de Denia, que es la que se pretendía regenerar. Ello confirma la baja capacidad de regeneración de esta fanerógama, ya que a pesar de los años transcurridos seguía fuertemente dañada. Con esos resultados, los pescadores de Denia llevaron a cabo una férrea oposición a que esas obras tuvieran lugar frente a sus caladeros tradicionales, pues tenían claro que las mismas supondrían que una buena parte de la flota artesanal acabaría en el paro (ver MAR nº 414, marzo 2003).

EL IMPACTO DE LA PESCA DE ARRASTRE

Puede resultar paradójico, tras lo señalado, que sea precisamente el sector pesquero uno de los mayores responsables de la degradación de estas praderas, a través de la pesca ilegal de arrastre a menos de 50 metros de profundidad. Este arte de pesca provoca un fuerte impacto físico, estimándose que un barco arrastrero puede arrancar hasta mil kilos de hojas (peso en seco) en una hora, sin contar con el efecto sobre el fondo marino, alterando los procesos de sedimentación.

El importante sector turístico, con su vertiente de la industria del ocio, constituye una



Frutos y semillas de *Posidonia* arrojadas a la playa (M. Montero)



Sepia entre la *Posidonia* oceanica en cuyas hojas adhiere con frecuencia sus huevos (V. Tasso)

de las más preocupantes agresiones (puertos deportivos, contaminación por aguas urbanas al incrementarse la población en verano y no dar abasto las depuradoras, entre otras). En el número de enero de MAR de este mismo año, se informaba de las protestas por las obras de ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes (Altea, Alicante). Unas obras, realizadas con el beneplácito de la Generalidad valenciana, que pondrán en peligro unas 40 hectáreas, según los expertos, de *Posidonia* pertenecientes a una de las praderas más importantes y mejor conservadas de todo el Mediterráneo.

Las embarcaciones de recreo son otro de los orígenes de este deterioro, ya que un ancla puede arrancar entre tres y cuatro metros de planta. Esta situación se ve agravada por la



Controlando el estado de la pradera (S.V. Jiménez-Gutiérrez)

La pesca ilegal de arrastre a menos de cincuenta metros de profundidad, la regeneración de playas o la construcción de puertos deportivos, son algunas de las principales agresiones contra la Posidonia

proliferación de estas embarcaciones en zonas protegidas, como el Parque Nacional Marítimo-Terrestre del archipiélago de Cabrera, donde además de este efecto negativo hay que sumar el de las basuras que se arrojan por la borda.

Otro de los factores negativos que más preocupa a los expertos es la introducción, de forma accidental, de especies invasoras como las algas *Caulerpa taxifolia* y *Caulerpa racemosa*, que desplazan a las comunidades autóctonas.

Todo esta serie de agresiones al ecosistema más importante de la costa mediterránea, ya sea por situaciones accidentales o porque las autoridades no lo protegen como su importancia y la legislación obligan, hacen que el deterioro haya sido una constante en los últimos años. No hace mucho, esta fanerógama se extendía prácticamente por todo el Mediterráneo. En España ocupa unos 2.800 kilómetros cuadrados de litoral, desde el Mar de Alborán hasta el cabo de Creus y Baleares. Como ya se apuntó, el 78% de estas praderas presenta un notable deterioro.

RED DE CONTROL

Por ello, la divulgación de la importancia de la *Posidonia oceanica* puede resultar de gran interés, ya que se intenta lograr que la opinión pública empiece a no ver con buenos ojos actuaciones que van a deteriorar estas praderas, como lo son ya las acciones de los pescadores en defensa del medio marino y de su fuente de

trabajo. Y esta es la tarea en la que está empeñado el IEL.

Asimismo, recaba información de cómo se encuentran las praderas existentes en aguas españolas, obtenidas por diversas entidades y centros de investigación, con los que colaboran un gran número de voluntarios, especialmente de clubes de buceo.

En Cataluña, la red de control de las praderas de *Posidonia* se establece en 1998 y cuenta con 35 estaciones de muestreo en las que participan unos 75 voluntarios todos los años. Como coordinador actúa la Fundación para la Conservación y Recuperación de los Animales Marinos (CRAM). De las reseñadas 35 estaciones de muestreo, las de Palamós, Aiguadolç, Vilanova, Coma-Ruga, Roc de Sant-Gaietà, Torredembarra y L'Hospitalet de L'Infant presentan un estado de conservación muy dañado, siguiéndole un buen número con síntomas de alteración, y siete que se pueden considerar en buen estado. Ninguna de estas estaciones se encuentra en estado óptimo. Sin embargo, y aunque no esté controlada por esta red de vigilancia, WWF/Adena, destaca en un informe un muy buen estado de conservación en la pradera próxima a las islas Medas. Desde Blanes hasta el cabo de Creus la pradera se presenta como pequeñas manchas aisladas entre sí y, en general, en buen estado de conservación.



En la red de la Comunidad valenciana, creada en 2001 bajo la coordinación del Instituto de Ecología Litoral, las estaciones de Altea, El Campello, Vilajoyosa e Isla de Tabarca se encuentran en estado óptimo. Tres de las ubicadas en Castellón y norte de Valencia, así como Playa del Postiguet, en Alicante, se encuentran muy deterioradas. En total hay establecidas 18 estaciones de muestreo y colabora un centenar de voluntarios. En esta Comunidad el estado de conservación varía mucho. Las praderas más densas se encuentran en la bahía de Alicante, aunque se encuentran en regresión debido, fundamentalmente, a la turbidez del agua producida por los colectores de aguas residuales, los arrastreros y las obras en la costa.

BALEARES, LA ZONA MEJOR CONSERVADA

En las islas Baleares la red de vigilancia, coordinada por el gobierno autónomo, se creó en

2002, cuenta con 30 estaciones en las que colaboran 110 voluntarios. Todas estas estaciones se encuentran en óptimo estado de conservación, destacando las de Ses Salines, en el sur de Ibiza y Norte de Formentera, Parque Nacional de Cabrera, bahía de Alcudía y Pollensa, entre otras. Uno de los mayores peligros para estas praderas proviene del fondeo de embarcaciones de recreo.

El pasado año se puso en funcionamiento la red de seguimiento en la Comunidad murciana con doce estaciones de muestreo (número que se espera incrementar en los próximos años) en las que participan unos doscientos buceadores. El coordinador es el gobierno autó-

nomio, que acaba de firmar un convenio de colaboración con el Instituto Español de Oceanografía (IEO) para el seguimiento de estas praderas en su litoral. La mayoría de los puntos de control revelan un buen estado de la pradera de *Posidonia oceanica* salvo la zona próxima a San Pedro del Pinatar, que se encuentra muy deteriorada.

En Andalucía se constituyó, en 1998, la Red de Voluntarios Ambientales del Litoral Andaluz como una estructura de participación de todos aquellos que estuvieran interesados en la conservación del litoral. Como parte de este programa se pretende incluir la red de control de estas praderas, que se espera entre en funcionamiento próximamente. Con los datos de un anterior informe sobre esta zona de la organización WWF/Adena, tras señalar que el mar de Alborán marca uno de los extremos de la distribución de esta fanerógama en las costa españolas, se destaca la excepcional calidad de las praderas en la zona del cabo de Gata, encontrándose, como excepción al resto del Mediterráneo español, con signos de expansión debido, probablemente, a que se trata de una zona protegida.

Esta es la situación actual y la que se pretende, al menos, mantener. Como señaló uno de los mayores expertos en la materia, el científico francés Bouderesque, *desconocemos aún muchas cosas acerca de las posidonias, pero tenemos la certeza de que su desaparición constituiría una catástrofe ecológica de grandes dimensiones para todo el Mediterráneo.*



Desgraciadamente, el desconocimiento hace que muchos bañistas asocien la existencia de las hojas o las bolas (que por efecto del oleaje adquieren esa forma) de *Posidonia oceanica* en las playas a suciedad. Y nada más lejos de la realidad, ya que, por el contrario, son sinónimo de buena calidad de las aguas. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR EL INSTITUTO DE ECOLOGÍA LITORAL

Centros coordinadores de la red de control

● **Cataluña**

CRAM (Fundació per a la Conservació i Recuperació d'Animals Marins). Premià de Mar (Barcelona). Tel.: 937524581. E-mail: fanerogames@cram.es <http://www.cram.es>

● **Comunidad valenciana**

Institut d'Ecologia Litoral. El Campello (Alicante). Tel.: 965657690. E-mail: voluntariado@ecologiaitoral.com <http://ecologiaitoral.com>

● **Islas baleares**

Direcció General de Pesca. Conselleria d'Agricultura i Pesca. Govern de les Illes Balears. Palma de Mallorca

ca. Tel.: 971176100. E-mail: life-posidonia@dgmambie.caib.es <http://life-posidonia.caib.es>

● **Murcia**

Instituto Español de Oceanografía. Centro Oceanográfico de Murcia. San Pedro del Pinatar (Murcia) Tel.: 968180500. E-mail: jmrui@mu.ieo.es <http://carm.es/cagric/home.jsp>

● **Andalucía**

Secretaría Técnica de la Red de Voluntarios Ambientales del Litoral Andaluz. Málaga. Tel.: 952229581 E-mail: crema@auladelmar.info <http://auladelmar.info>

Los pescadores piden indemnizaciones por la reducción de cuota de anchoa



Los pescadores vascos solicitan a la Unión Europea que se les indemnice por la reducción de cuota de anchoa para España en el Golfo de Vizcaya, debido al intercambio de cupos entre Francia y Portugal. El inicio de la costera no presagia buenos resultados para la actual campaña.

El pasado día 17 de marzo se celebró la vista oral del recurso presentado, ante el Tribunal de Justicia de la UE, por armadores y cofradías de pesca de Guipúzcoa y Vizcaya, en el que se reclaman compensaciones por los perjuicios ocasionados a la flota española en el Golfo de Vizcaya por la rebaja de las capturas. Esta situación se produjo debido a que Francia obtuvo más cuota en esa zona debido al intercambio con Portugal, que le cedió posibilidades de pesca que se le habían asignado a su flota en otras zonas.

Las estimaciones realizadas por el Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario (AZTI) cifran el incremento del valor de las capturas francesas durante esos años en 51,7 millones de euros. Además, según el estudio realizado por este organismo, la medida ocasionó un da-

ño adicional por la alteración de las condiciones de mercado en el País Vasco de casi cuatro millones de euros.

En la mencionada vista oral, el Consejo de la UE señaló que la demanda de los armadores vascos no cumple los requisitos jurídicos y no explica suficientemente cómo se pudo causar el perjuicio que denuncian. Niega, asimismo, que se produjera una merma en las posibilidades de pesca asignadas a los demandantes. La Comisión afirma que el controvertido intercambio de cuotas no tuvo consecuencias directas para los armadores vascos porque España no agotó su cuota durante el periodo 1994 y 1999, ni en 2002.

Por otra parte, los primeros desembarcos de anchoa de la actual campaña y los precios que se están pagando no pronostican buenos resultados, según los arrantzales. ■

El caladero del Golfo de Cádiz, en situación crítica

La actividad pesquera indiscriminada ha llevado al caladero del Golfo de Cádiz a una situación más que preocupante. Ante los resultados del estudio realizado por el IEO, el Congreso ha solicitado al Gobierno que actúe contra la agresión de los fondos marinos para recuperar su riqueza biológica.



A pesar de las paradas biológicas realizadas por los sectores de cerco y arrastre, entre los meses de noviembre y enero pasados, la situación del caladero del Golfo de Cádiz es muy grave, según revelaron los estudios realizados por científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) que, durante doce días, estuvieron trabajando a bordo del Cornide de Saavedra. Esta campaña se enmarca dentro del seguimiento de demersales del Golfo de Cádiz que realiza el IEO, con periodicidad semestral, desde 1993.

Para poner remedio, antes de que la situación se agrave aún más, los diputados aprobaron por unanimidad instar al Gobierno para que adopte las medidas necesarias que lleven a recobrar la riqueza biológica de los fondos marinos de estas aguas. Unos fondos que se han visto seriamente dañados por el empleo de artes de arrastre de fondo. A ello se suma la agresión proveniente del empleo de artes de enmalle a la deriva, por su nula selectividad de las especies y su gran efecto depredador en el conjunto de los recursos marinos, como señaló la diputada socialista por Cádiz Isabel Fuentes. Esta diputada reclama un mayor control de las actividades extractivas, así como que se adopten medidas consensuadas entre las partes implicadas: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Junta de Andalucía y el sector pesquero. ■

BREVES

► Gobierno y Xunta, contra la dinamita en el mar

Representantes de las administraciones Central y Autonómica acordaron trabajar conjuntamente en la búsqueda de soluciones para erradicar el uso de dinamita como medio de pesca. En esta reunión, solicitada por la Federación Gallega de Cofradías, participaron también miembros del servicio marítimo de la Guardia Civil, cuyos efectivos van a reforzar la vigilancia y sus intervenciones, lo que se unirá al seguimiento más estricto que vienen realizando del movimiento y el uso de la dinamita en todo el territorio nacional.

Además de las labores de inspección que se efectúen desde la Consellería de Pesca, la Guardia Civil colaborará en actuaciones de control de explosivos en el mar y en los puertos gallegos.

► Denuncia contra ocho países por incumplir una Directiva

Ocho Estados miembros de la UE no han traspuesto aún la Directiva 2002/59/EC, de 27 de junio de 2002, sobre seguimiento de buques y sistemas de información, Directiva adoptada a raíz del accidente del Erika y que, entre otras disposiciones, establece la obligación de planificar puertos de refugio en los que acoger buques con problemas en sus aguas jurisdiccionales. Los países denunciados por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas son Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Italia y Reino Unido.

El responsable de Transportes de la Comisión Europea, Jacques Barrot, lamentó que a cinco años del hundimiento del Erika y dos del Prestige, los Estados miembros sigan retrasando la aplicación de medidas para mejorar la seguridad marítima.

BREVES

► Las Cofradías de Asturias piden la erradicación del arrastre en 12 millas

Las 15 cofradías (de un total de 18) agrupadas en la Federación Provincial de Asturias solicitaron que el arrastre sea erradicado de las 12 millas más próximas a la costa. Con esta medida pretenden aumentar la eficacia del plan de recuperación de la merluza que lleva a cabo la Unión Europea. Esta Federación, especialmente tras la escisión de la cofradía de Avilés, representa mayoritariamente a la flota artesanal, que utiliza artes más selectivas que el arrastre.

► Intervenidas once toneladas de pescado inmaduro en Sevilla

El pasado 18 de marzo, el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) de la Guardia Civil intervino once toneladas de pescado inmaduro en Sevilla, lo que constituye la actuación más importante de las llevadas a cabo hasta el momento en la capital andaluza. Parte del pescado inmaduro, compuesto por chirlas y pijotas, estaba escondido entre distintas partidas de caballa para pasar desapercibido. El valor de lo incautado podría alcanzar en el mercado los 90.000 euros. En lo que va de año, el SEPRONA se ha incautado en Sevilla de 21.760 kilogramos de inmaduros.

► Paro biológico de la flota de cerco malagueña

Cincuenta y dos barcos de la flota de cerco y más de doscientos pescadores estarán inactivos hasta el próximo mes de mayo, al iniciarse un paro biológico de dos meses para la recuperación del caladero. Paro insuficiente, según el propio sector pesquero, ya que estas aguas necesitarían una parada que durara, al menos, dos años. La caída de las capturas refleja la grave situación

GALICIA

El MAPA y la SEPI aportan tres millones de euros a la acuicultura gallega

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la empresa pública SEPI Desarrollo Empresarial pusieron en marcha un fondo de apoyo a la acuicultura gallega de tres millones de euros. Este fondo, que forma parte del Plan Galicia, irá destinado a la modernización de instalaciones e inversión en tecnología y desarrollo de las empresas del sector.



Elena Espinosa, ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, destacó en el acto de presentación de este Fondo la importancia de la acuicultura española. En 2003, la producción alcanzó las 279.000 toneladas para la acuicultura marina y 39.000 toneladas para la continental. De este total, la ministra precisó que el 90% proviene de empresas gallegas, y el mejillón es la especie estrella, con 250.000 toneladas.

La ministra mostró su optimismo respecto a la producción de especies emergentes, como es el caso del pulpo, junto a la producción de especies ya consolidadas, como el rodaballo. Destacó, asimismo, el trabajo desarrollado en la producción de especies consideradas como estratégicas, desde el punto de vista comercial, tales como el besugo,

lenguado y erizo, entre otros.

Hubo un reconocimiento al esfuerzo y el empeño de este colectivo en su apuesta de futuro y por su capacidad para afrontar una catástrofe como la del Prestige, colaborando con sus embarcaciones auxiliares de acuicultura en la lucha contra el fuel, aunque las piscifactorías nunca estuvieron en peligro, tal y como manifestó el presidente del cluster de la acuicultura en Galicia en la Comisión del Prestige.

El MAPA, a través de la Secretaría General del Pesca Marítima, se encargará del asesoramiento y la información sobre proyectos, planificación y desarrollo de programas de inversión. La SEPI Desarrollo Empresarial se encargará de la gestión del Fondo apoyando y promoviendo iniciativas empresariales que dinamicen la actividad económica. ■

Medio Ambiente recurre las obras de un puerto deportivo en el Mar Menor

El Ministerio de Medio Ambiente ha presentado, ante el Tribunal Superior de Justicia de Murcia, un recurso para que la Comunidad Autónoma paralice las obras de un complejo turístico en el Mar Menor. Según los informes realizados, las obras pueden tener un impacto de "imposible" reparación.



El Proyecto urbanístico, además del mencionado puerto deportivo, contempla la construcción en La Manga del Mar Menor de 2.100 viviendas y un campo de golf. El impacto que tendrían estas obras es considerado por Medio Ambiente son de "imposible o muy difícil reparación".

El pasado mes de enero, fuentes del Ministerio ya habían adelantado que se dirigirían al Tribunal Superior de Justicia de Murcia para que decretara la suspensión cautelar de las obras, si estas seguían adelante. Tras la presentación del recurso, el presidente de la Comunidad murcia-

na anunció que acatará lo que decidan los tribunales sobre la construcción del puerto. Sin embargo, su consejero de Obras Públicas afirmó que el Gobierno Autónomo está en contra de la retirada del proyecto completo del complejo urbanístico Puerto Mayor.

La decisión del Ministerio está sustentada en un informe elaborado por la Dirección General de Costas y la Subdirección General para la Sostenibilidad de la Costa, en el que se contemplan los daños irreversibles en el ecosistema costero que se iban a causar en una zona ya de por sí muy deteriorada por la especulación urbanística. ■

BREVES

del caladero que pasó de 11.800 toneladas de pescado, en 2003, a las 9.000 del pasado año. La parada biológica para la flota de arrastre se producirá los meses de mayo y octubre.

► Nunca Más demanda más inversiones

La plataforma ciudadana Nunca Más aprovechó su comparecencia ante la Comisión que investiga las causas del hundimiento del Prestige en el Parlamento gallego, para solicitar más inversiones que ayuden a paliar sus efectos, al tiempo que criticó la falta de medios para hacer frente a estas catástrofes. Su portavoz, Rafael Villar, señaló que las autoridades actuaron con imprevisión y descoordinación. Una descoordinación que ya admitió el que fuera presidente del Comité Científico Asesor para la crisis del Prestige, Lora-Tamayo, actualmente presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

► Caen las capturas de centollo, suben las de verdel

Los pescadores asturianos consideran pésima la temporada de centollo, cuyas capturas se han reducido en casi un 80%, y en la que los precios se han mantenido con respecto a la anterior campaña, a pesar de la menor oferta. Se cree que los fuertes temporales y la abundancia de pulpo, depredador de esta especie, pueden ser dos de las causas de esta fuerte caída.

Por el contrario, la primera gran pesquería de la flota vasca de bajura, el verdel, se está desarrollando con buenas capturas, por encima de las registradas el pasado año. Sin embargo, hay una abundancia inusual de ejemplares jóvenes, que se cotizan poco, por lo que los pescadores deben seleccionar para buscar los cardúmenes con ejemplares de mayor tamaño. Esta situación hace que el precio en lonja sea mínimo.

Es una enfermedad que en su forma aguda suele pasar desapercibida, pero en el 70% de los casos evoluciona hacia la cronicidad. En nuestro medio, es la causa más frecuente de cirrosis hepática de origen vírico y una de las principales indicaciones de trasplante hepático. España es uno de los países que presenta bajo número de casos (2% de la población).

¿CÓMO SE TRANSMITE?

Los mecanismos de transmisión de esta enfermedad son:

a) Parenterales (a través de agujas o materiales invasivos)

- **Transfusiones.** La detección por los bancos de sangre ha eliminado prácticamente esta vía.

- **Hemodiálisis.** Prácticamente ha desaparecido esta vía al extremar las medidas de asepsia.

- **Nosocomial (por hospitalización).** Fundamentalmente en salas de hematología, cirugía cardíaca, salas de odontología y excepcionalmente con colonoscopias con biopsia.

- **Ocupacional:** tras un pinchazo accidental con aguja contaminada el riesgo es del 3%.

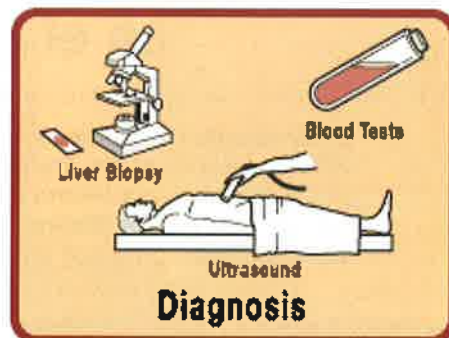
- **Adictos a drogas por vía venosa:** actualmente es el principal mecanismo, aunque en descenso por la utilización de medidas higiénicas.

- **Otras:** agujas de acupuntura, piercing e inhalación de cocaína.

b) No parenterales:

- **Perinatal:** poco frecuente, salvo en recién nacidos con madres también infectados por el VIH el riesgo se incrementa. La posibilidad se incrementa cuantos más virus tenga la madre. No existe relación con el parto sea vaginal o

Hepatitis C



por cesárea. La lactancia materna no entraña riesgo para el recién nacido.

- **Sexual:** Muy raro e influirían otras prácticas de riesgo.

- **Familiar:** Muy rara y en relación a compartir cortauñas, tijeras, maquinillas de afeitarse...

¿CÓMO SE PRESENTA LA ENFERMEDAD?

La enfermedad puede presentarse en forma aguda o más frecuentemente como una afección crónica. La mayoría de los pacientes no tienen síntomas en el momento del diagnóstico. Lo habitual es encontrar elevaciones moderadas en los análisis sanguíneos de unas enzimas llamadas transaminasas (fundamentalmente la GPT) siendo en ocasiones dichas elevaciones son intermitentes. Al cabo de años de evolución lenta y progresiva, un 20% desarrolla cirrosis hepática.

¿CÓMO SE DIAGNOSTICA?

El diagnóstico se realiza mediante pruebas de laboratorio:

1.- Pruebas serológicas: Mediante la determinación de anticuerpos anti-VHC.

En pacientes que presenten transaminasas elevadas, la positividad de estos anticuerpos es diagnóstica de hepatitis C crónica, mientras que si las transaminasas son normales, se precisa la realización de una técnica complementaria. La positividad de estos anticuerpos no indica infección activa, ya que los sujetos curados suelen seguir siendo positivos.

2 - Pruebas moleculares: A través de la determinación del ARN viral.

Su positividad indica infección activa. Su ne-



gatividad no descarta con seguridad ausencia de infección, ya que la viremia (presencia del virus en la sangre) puede ser intermitente. Esta prueba también es útil para el diagnóstico de cuadros agudos.

TRATAMIENTO

El fin del tratamiento consiste en erradicar la infección por el virus, mejorar las lesiones hepáticas y evitar la progresión de la enfermedad.

El tratamiento actual es un tratamiento farmacológico con dos tipos de fármacos: el Interferon pegilado y la ribavirina.

Los candidatos ideales serían pacientes con transaminasas altas, positividad de anticuerpos anti-VHC y del RNA del virus con presencia de lesiones de hepatitis crónica en la biopsia.

El tratamiento no está indicado en pacientes con transaminasas repetidamente normales y hepatitis c crónica, ni en aquellos que presenten cirrosis hepática descompensada con alteraciones de la síntesis.

El tratamiento está contraindicado si existen complicaciones de la cirrosis o si existe enfermedad psiquiátrica previa (fundamentalmente la depresión), trastornos epilépticos, antecedentes de cardiopatía isquémica o enfermedad cardíaca importante o enfermedades inmunológicas importantes.

Los principales factores que pueden predecir la respuesta al tratamiento son:

1. Factores basales:

- Genotipo del virus: el genotipo 1 responde peor al tratamiento que los genotipos 2 o 3. Este factor es el más importante en la estimación de la respuesta al tratamiento.

- Concentración del virus: si la concentración es mayor a 2.000.000 de copias la respuesta al tratamiento es peor.

- Sexo: las mujeres responden mejor que los varones.

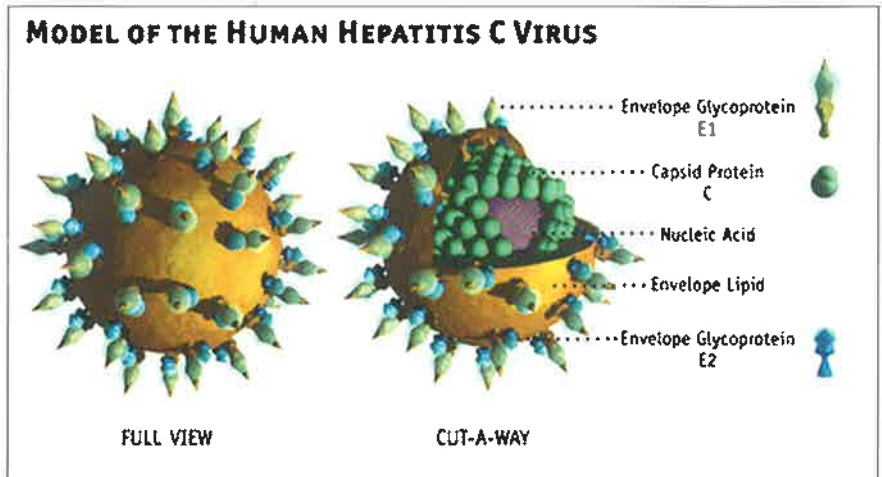
- Peso: cuanto menor es el peso corporal, mejor es la respuesta sostenida al tratamiento.

- Duración: a menor tiempo de infección, mejor respuesta.

2. Factores durante el tratamiento que indican una buena respuesta:

- Negativación precoz o caída rápida de las concentraciones del RNA del virus.

- La adherencia o cumplimiento del tratamiento.



En cuanto a los efectos adversos del tratamiento podemos distinguir:

a) En relación al consumo de interferon pueden aparecer fatiga, irritabilidad, insomnio, caída del cabello, etc. Mas raramente, depresión de médula ósea y problemas neuropsiquiátricos.

b) En relación al uso de la Ribavirina pueden presentarse trastornos como la anemia hemolítica, rash cutáneo, tos y toxicidad fetal, por lo que se recomienda la adopción de medidas contraceptivas en mujeres y varones hasta 6 meses después del tratamiento.

Finalmente señalar que el fallo de estos tratamientos no tiene alternativa terapéutica eficaz en el momento actual. ■

RAMIRO VILLOCH VÁZQUEZ
MÉDICO DE SANIDAD
MARÍTIMA. RIBEIRA



CONTINÚA LA REGULARIZACIÓN DE TRABAJADORES EXTRANJEROS

Desde el pasado 8 de febrero y hasta el próximo 7 de mayo está en marcha el proceso extraordinario para que los trabajadores extranjeros residentes en España antes de 7 de agosto incluido puedan normalizar su situación en nuestro país. Para ello los empleadores tienen que presentar la siguiente documentación: pasaporte, contrato de trabajo certificado de antecedentes penales del país de origen del trabajador, certificado de empadronamiento y la correspondiente documentación del empresario.

Para recibir las solicitudes de los empresarios que tienen pendiente la legalización de trabajadores extranjeros el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto a su disposición 160 oficinas de la Seguridad Social en toda España en horarios de 16.00 a 19.00 horas de lunes a viernes.

Recordamos que las oficinas que el Instituto Social de la Marina ha habilitado son las siguientes:

OFICINAS DISPONIBLES PARA EL PROCESO DE REGULACIÓN DE EMIGRANTES

PROVINCIA	OFICINA	DIRECCIÓN
MADRID	D. PROVINCIAL	C/Churruga, 2 - C.P. 28004
BARCELONA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: C/ Albareda, 1 - C.P. 08004
	D. LOCAL: VILANOVA I LA GELTRÚ	Pasaje Martín, 63 - C.P. 08800
VALENCIA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: Avda. del Puerto, 300 - C.P. 46024
ALICANTE	D. PROVINCIAL	Casa del Mar:
		Accesos Muelle Poniente, 2 - C.P. 03071
MURCIA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar:
	(CARTAGENA)	Muelle Alfonso XII, s/n - C.P. 30202
MALAGA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: Puente del Carmen, s/n - C.P. 29002
BALEARES	D. PROVINCIAL: (P. DE MALLORCA)	Casa del Mar: Muelle Viejo, 15 - C.P. 07012
CASTELLON	D. PROVINCIAL	Casa del Mar:
		Pl. Miguel Peris y Segarra, s/n - C.P. 12100
LAS PALMAS	D. PROVINCIAL	Casa del Mar:
	(LAS PALMAS)	C/León y Castillo, 322 - C.P. 35007
TENERIFE	D. LOCAL LANZAROTE	Casa del Mar: C/Velacho, 12. Puerto Naos - C.P. 35340
	D. PROVINCIAL (STA. CRUZ DE TENERIFE)	Casa del Mar: Avda. de Anaga, s/n - C.P. 38001
ALMERIA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: Puerto Pesquero, s/n - C.P. 04002
TARRAGONA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: C/Francisco Bastos, 19 - C.P. 43005
	D. LOCAL S. CARLOS DE LA RÁPITA	Casa del Mar: C/Arenal, s/n - D.P. 43540
GIRONA	D. LOCAL PALAMÓS	Casa del Mar: Plaza Cañía, 3 - C.P. 17230
SEVILLA	D. PROVINCIAL	C/ Fernando IV, 1 - C.P. 41011
GUIPÚZCOA	D. PROVINCIAL (PASAIA)	Casa del Mar:
		C/ Marinos, 1 - Pasai S. Pedro - C.P. 20110
A CORUÑA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: C/Ramón y Cajal, s/n - C.P. 15006
HUELVA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: Avda. Hispanoamérica, 9 - C.P. 21001
	D. LOCAL: LEPE	C/ Aracena, s/n - C.P. 21440
PONTEVEDRA	D. PROVINCIAL (VIGO)	Casa del Mar: Avda. Orillamar, 51 - C.P. 36202
CADIZ	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: Avda. de Vigo, s/n - C.P. 11006
	D. LOCAL ALGECIRAS	C/ del Muro, 11 - C.P. 11201
CANTABRIA	D. PROVINCIAL (SANTANDER)	Casa del Mar: Avda. de Sotileza, s/n - C.P. 39009
LUGO	D. PROVINCIAL	Casa del Mar: Carril Dos Loureiros, 17 - C.P. 27002
MELILLA	D. PROVINCIAL	Casa del Mar:
		Avda. de la Marina Española, 7 - C.P. 52001

IX Premio Literario Nostromo

Julio Verne, precursor de la literatura de ciencia ficción, es el escritor homenajeado en la convocatoria del presente año del premio literario Nostromo, al coincidir con el centenario de su muerte.

Surcar mares y océanos, o explorar los fondos marinos, constituyeron los temas centrales de muchas de sus inolvidables obras de aventuras. Con ellos, hoy se podría presentar Julio Verne al actual premio literario, ya que las bases especifican que la narración debe ser ficticia y tener relación con la navegación, industria y vi-



da marítima. Los originales deben presentarse escritos en castellano o catalán, ser inéditos y constar de un mínimo de cien hojas mecanografiadas a doble espacio. Se enviarán por triplicado a Librería Nostromo, c/Ripoll, 16 (08002, Barcelona) o al Museu Marítim de Barcelona, Avinguda de les Drassanes, s/n (08001, Barcelona), antes del 1 de julio.

Para más información, dirigirse a Nostromo, telf. 93.412.24.55 o al Museu Marítim de Barcelona, telf. 93.342.99.23.

Hay que ver lo que vas a comprar

La etiqueta del pescado lo dice todo.

Exige en tu pescadería pescado con etiqueta.

Sólo así conocerás todas sus características: Su procedencia, denominación, producción, presentación, etc. Y se respetarán las tallas mínimas.

Pescado con etiqueta. Pescado con calidad.

**EXÍGELA
SIEMPRE**

Origen y cría:

MAR MEDITERRÁNEO

Denominación Comercial:

SARDINA

Método de producción:

PESCA EXTRACTIVA

Presentación:

C/C

FROM

Por nuestro pescado de hoy y de mañana

EL FROM RESPONDE
902 400 210
www.from.mapya.es

UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.