

Mar

Nº 425
Marzo 2004

Elecciones generales
del 14 de marzo

**Ganó
el PSOE**

**El sector rechaza
la propuesta de
Política Pesquera
en el Mediterráneo**

**Comenzó la
"AME 2004"**

PARA CONSUMOS EXCEPCIONALES, MOTORES MARINOS CAT



LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR

Pase lo que pase, su barco no puede estar parado. Por eso usted necesita sentir que bajo la cubierta se aloja un motor robusto y fiable, capaz de proporcionar la fuerza suficiente ante cualquier situación y con un consumo excepcionalmente bajo. Caterpillar le ofrece la más amplia gama de potencias. Desde 63 HP hasta 22.000 HP con motores tanto propulsores como auxiliares, que cumplen la norma IMO de emisiones contaminantes. Motores incansables que combinan sus altas prestaciones y rendimiento con la garantía de un soporte técnico y de suministros que sólo Finanzauto y su amplia red de Agentes Marinos puede ofrecer. Con un Motor Marino Caterpillar su navegación será más segura y más rentable.

Central: c/ Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid - Tel. 91 413 00 13 - www.finanzauto.es

Bases: A Coruña: Tel. 98 179 51 33 • Arganda: Tel. 91 871 26 12 • Barcelona: Tel. 93 574 00 90 • Bilbao: Tel. 94 673 05 00 • Las Palmas: Tel. 928 70 01 12 • Málaga: Tel. 952 24 31 50 • Oviedo: Tel. 98 526 91 14 • Sevilla: Tel. 95 567 52 80 • Tenerife: Tel. 922 62 60 00 • Valencia: Tel. 96 180 45 85 • Zaragoza: Tel. 976 54 11 00



La actualidad en el sector marítimo pesquero de las últimas semanas ha sido relegada a un segundo plano por dos acontecimientos que han marcado la vida social y política del país: los atentados terroristas del pasado 11 de marzo en Madrid y las elecciones generales tres días más tarde.

Los trenes de cercanías de Madrid fueron escenario del mayor atentado terrorista en la historia de España obra de sus puestos militantes de organizaciones ligadas a grupos radicales islámicos como Al Qaeda, que supuso la muerte de casi 200 personas, entre ellas dos compañeros del Instituto Social de la Marina, y más de un millar de heridos. Frente a las sospechas iniciales de que se trataba de una acción del grupo terrorista ETA, a escasas horas de

las elecciones generales el gobierno reconoció que la autoría del atentado podría estar en manos de grupos islámicos.

La otra noticia importante, en medio de la sorpresa, fue el triunfo claro de los socialistas en las elecciones generales, lo que supuso un vuelco a los sondeos que daban nuevamente la victoria a los populares. Al margen de las interpretaciones o justificaciones que se han hecho fundamentalmente desde el gobierno actual en funciones sobre las causas de ese resultado, todos los analistas han coincidido en destacar como factor clave la masiva participación del electorado en las urnas, un 77,2 %,

con casi nueve puntos más que en las elecciones anteriores. A escasas fechas de las elecciones, todas las encuestas daban como ganador al PP, pero las mismas no ocultaban los deseos de un elevado porcentaje de votantes por un relevo en el gobierno y que

había también alto porcentaje de voto indeciso hasta última hora.

Con los socialistas se abre una etapa esperanzadora con un nuevo talante de diálogo desde un gobierno sin mayoría y no se descarta la posibilidad, a corto o medio plazo, de reorganización de ubicación y competencias en materia de pesca.

En lo que afecta a la actualidad del sector pesquero, cabe señalar el rechazo de todo el sector a las propuestas comunitarias para regular la política de capturas en el Mediterráneo. Bruselas no se para en sus planes para desarrollar la reforma de la Política Común de Pesca, mientras en España son tiempos de cambios a la espera de que el nuevo equipo exponga sus planes para el sector. Y, un año más, el Instituto Social de la Marina puso en marcha este mes la campaña de Asistencia Médica Embarcada, AME, que comenzó por la espadera para seguir con el bocarte y bonito. ■

Terrorismo y tiempos de cambio



MIS MEMORIAS. Zuera, 1863-Toulouse, 1939

Autor: Odón de Buen, fundador del IEO
Transcripción del manuscrito: María del Carmen de Buen
Edita: Institución Fernando el Católico- Ayuntamiento de Zuera

Odón de Buen, padre de la oceanografía española, fallecido en México en 1945, empieza a recibir el reconocimiento que se merece. Investigador e impulsor de los estudios de oceanografía en nuestro país, fundador del Instituto Español de Oceanografía, catedrático en las universidades de Barcelona y Madrid, senador republicano y concejal del ayuntamiento de Barcelona, fue apresado durante la Guerra Civil por sus ideas políticas. Su fama internacional provocó que desde Inglaterra, Francia o Dinamarca se presionara para impedir que fuera asesinado, como ocurrió con su hijo Sadí. Finalmente, fue canjeado por Pilar Primo de Rivera. Sus ideas sobre la ciencia también le habían acarreado problemas, especialmente la defensa de la teoría de la evolución de las especies de Darwin, que le supuso ser excomulgado por el obispo de Barcelona, el cardenal Casanyes.

El exilio marcaría los últimos años de su vida. Entre el verano de 1940 y el otoño de 1941 redactó "Mis memorias", que acaban de ver la luz gracias a la transcripción de su manuscrito por parte de María del Carmen de



Buen y al interés de la Institución Fernando el Católico de la Diputación de Zaragoza y el ayuntamiento de Zuera que, en abril del pasado año, se volcó, junto con instituciones como el IEO, para hacer llegar hasta esta localidad los restos mortales del insigne oceanógrafo que permanecían aún en México.

Odón de Buen recorre en sus memorias los acontecimientos políticos y científicos que marcaron su vida, descritos con un lenguaje claro y sencillo,

así como todo el proceso de gestación de los distintos embriones que darían lugar a la creación del Instituto Español de Oceanografía.

Los interesados en adquirir este libro podrán dirigirse a la Institución Fernando el Católico, de la Diputación de Zaragoza, llamando al teléfono 976 28 88 78; a través de su página web <http://ifc.dpz.es>; o enviando un correo electrónico a orderbk@ifc.dpz.es (ventas y suscripciones). El libro, de 534 páginas, se vende al precio de 18 euros. ■

en este número

Nº 425 Marzo 2004

Editor:
Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales).
Directora general:
María Antonia Lucena.
Director:
Vidal Maté.
Redacción:
Raúl Gutiérrez, S. de Francisco,
Concha Hernández Carazo
y Jesús M. Salamanca.
Fotos:
Jesús Navarro.
Secretaría de redacción:
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente - Tel. 965 12 65 23.
Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 - Tel. 950 62 02 11.
Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.
Barcelona: Casa del Mar. C/ 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.
Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40.
Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.
Guipúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1. Pasaja (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/ Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00.
Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen) - Tel. 95 235 93 61.
Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.
Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.
Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1 - Tel. 95 428 60 28.
Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87.
Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00.
Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - 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: GRAFFOFFSET, S.L. C/. Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid). Depósito Legal: M. 16516/1963.
NIPO: 205-02-002-7

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial.
Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



6

Triunfo socialista.
El Partido Socialista Obrero Español ganó las elecciones generales el 14 de marzo y formará gobierno.



28

AME 2004. Se inició una nueva campaña de Asistencia Médica Embarcada para pez espada, bocarte y bonito.



16

Control pesquero en el Mediterráneo.
El Foro Científico y el CES rechazan la propuesta comunitaria.

- 6 Elecciones Generales 2004.
- 10 Programa de Gobierno del partido Socialista.
- 14 Los armadores de altura piden un ministerio de Asuntos Marítimos.
- 16 El Foro Científico y el CES piden cambios.
- 20 Aumentan los decomisos de inmaduros.
- 24 Vigo acogerá a la Agencia de Pesca Comunitaria.
- 26 El Xove cuatro años después.
- 28 El ISM inicia la Campaña de Asistencia Médica Embarcada 2004
- 30 El ISM potenciará el Centro Asistencial de Mahé (Seychelles).
- 32 Bases de cotización del REM.
- 34 Trabajo regula la prevención de riesgos en las empresas.
- 36 Parques eólicos marinos.
- 42 Cudillero se opone a la extracción de arena de Cabo Vidio.
- 46 Valencia sede de la 32 Copa América.
- 51 Izar redujo pérdidas en 2003
- 54 Puertos: Nuevo máximo histórico
- 59 Rechazo de España a la propuesta comunitaria de pesca
- 60 Las flotas de altura piden apoyos para competir.
- 64 Noticias del ISM.
- 68 De costa a costa.
- 72 Página médica.
- 74 Breves / Noticias.



Con casi once millones de votos y 164 escaños



Ganó el PSOE

El Partido Socialista Obrero Español ganó las elecciones del pasado 14 de marzo, después de ocho años en la oposición. Los 10.909.687 votos conseguidos le otorgan un total de 164 escaños y el 42,6 por ciento de los votos. El Partido Popular sufrió un duro revés al obtener, con 9.630.512 votos (37,6 por ciento) 148 diputados, 35 menos que en el año 2000. Los ciudadanos, aún conmovidos por el atentado del 11 de marzo en Madrid, acudieron masivamente a las urnas, situando la participación en el 77,2 por ciento muy por encima del 68,7 por ciento (casi 9 puntos) de los anteriores comicios.

El Partido Socialista obtuvo la victoria con 164 escaños y necesitará pactos para asegurar la gobernabilidad

La participación se situó en el 77,2 por ciento, una de las más altas de la democracia.

Fueron las elecciones más tristes de la historia de España, celebradas solo tres días después de la masacre terrorista que causó 191 muertos y 1.400 heridos. También fueron las más inesperadas. En un vuelco electoral sin precedentes el PSOE logró 2,8 millones de votos más que cuatro años antes, arrebatando la mayoría absoluta al PP que perdió 700.000 votos. Tanto el líder el PSOE, José Luis Rodríguez Zapatero como el del PP, Mariano Rajoy se presentaban por primera vez como candidatos a la presidencia del gobierno.

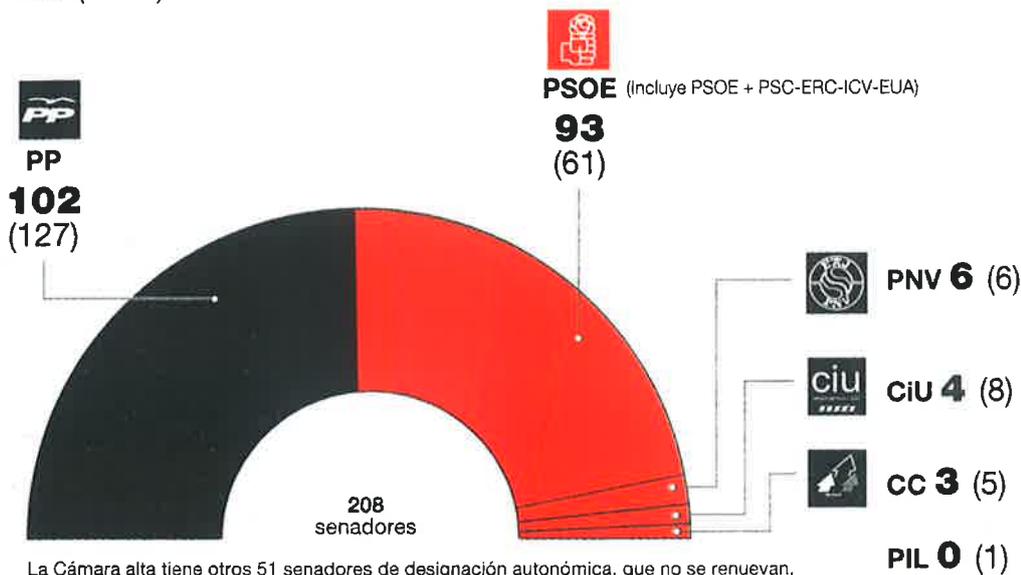
Las otras dos sorpresas de la noche electoral fueron la severa derrota de Izquierda Unida que perdió 4 escaños, quedándose con 5, tras lograr 1.269.532 votos (4,96%) y el avance espectacular de Esquerra Republicana de Catalunya. Pasó de tener un diputado en el Congreso a contar con 8 gracias a los 649.999 votos obtenidos.

Así pues el Congreso de los Diputados ha quedado constituido por las siguientes fuerzas

COMPOSICIÓN DEL SENADO

ESCRUTADO: 99,50% PARTICIPACIÓN: 77,21%

2004 (2000)

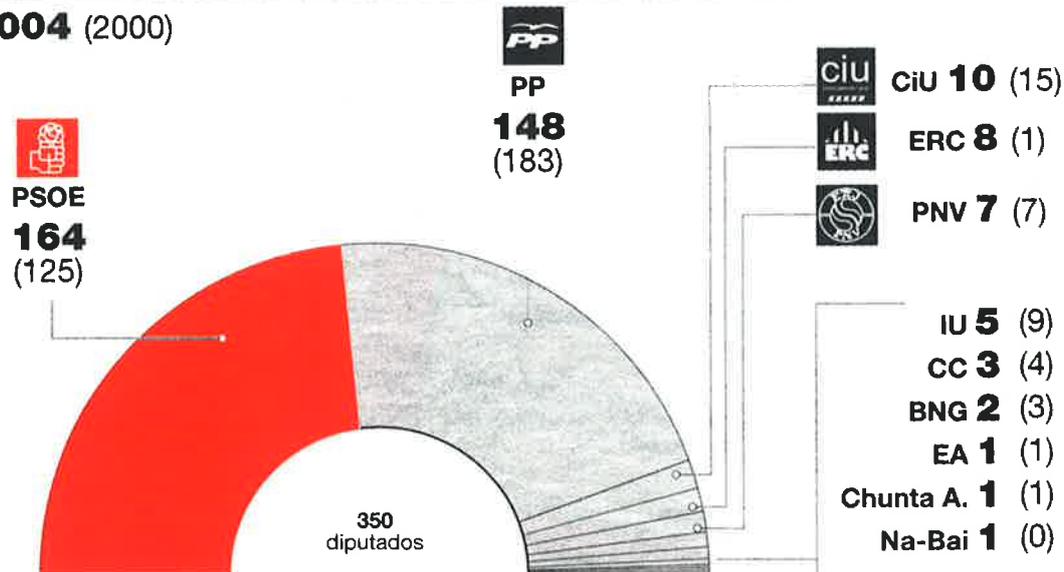


El PSOE también triunfó en las autonómicas de Andalucía y revalidó la mayoría absoluta

COMPOSICIÓN DEL CONGRESO

ESCRUTADO: 99,90% PARTICIPACIÓN: 77,22% VOTOS BLANCOS: 1,57% VOTOS NULOS: 1,01% CENSO: 34.563.545

2004 (2000)



El Partido Popular ganó en el Senado con 102 escaños

políticas: PSOE con 164 escaños; PP, con 148; Convergencia i Unió, con 10 escaños; ERC, con 8 escaños; EAJ-PNV, con 7 escaños; Izquierda Unida, con 5 escaños; Coalición Canaria, con 3 escaños; Bloque Nacionalista Galego, con 2 escaños; Chunta Aragonesista, con 1 escaño; Eusko Alkartasuna, con 1 escaño y Nafarroa Bai, con 1 escaño.

ALTA PARTICIPACIÓN

En cuanto a la participación ya se ha señalado que fue del 77,2 por ciento. De las nueve

elecciones generales celebradas en España desde 1977, la participación más alta se registró en 1982, con un 79,9 por ciento. En aquella ocasión también ganó el PSOE, pero entonces por una mayoría absoluta de 202 escaños que no se ha vuelto a repetir.

Las Comunidades Autónomas con mayor participación fueron Extremadura, Castilla La Mancha y Madrid en las que se superó el 80 por ciento y en las que menos hubo fueron Melilla, Ceuta y Canarias, con el 58%, el 65% y el 67 %, respectivamente.



El calendario de la alternancia

15 DE MARZO: El Ejecutivo se convierte en Gobierno en funciones.

17-20 MARZO: Escrutinio general por Juntas Electorales Provinciales (JEP).

HASTA EL 21 DE MARZO: Presentación de reclamaciones y protestas por representantes y apoderados de las candidaturas.

28 DE MARZO: Resolución de la Junta Electoral Central (JEC) de los recursos presentados. Traslado a la JEP para la proclamación de electos.

A PARTIR DEL 30 DE MARZO: (40 días): Publicación en el BOE por la JEC de los resultados generales y por circunscripciones.

2 DE ABRIL: Constitución del nuevo Parlamento. Tras la proclamación de las mesas de edad, se elige a los presidentes del Congreso y del Senado.

3 DE ABRIL: El Rey comienza la ronda de consultas con los representantes de los partidos para proponer a las Cortes un candidato a presidente de Gobierno.

ABRIL. En la primera quincena será la sesión de investidura del nuevo presidente. En los días posteriores a este acto será la formación del gabinete.

LAS ELECCIONES EN CIFRAS

El censo electoral de los comicios del pasado 14 de marzo fue de 34.563.545 personas, de las que 1.091.813 residen en el extranjero.

El total de nuevos votantes fue de 1.957.912; el número de papeletas disponibles fue de 716 millones, de las que 680.300.000 fueron para el Congreso y 35.700.000 al Senado. El número de urnas utilizadas fue de 223.673 y el de cabinas, de 60.858.

El número de colegios electorales fue de 56.585 y el número de miembros que estuvieron en las mesas fue de 169.755.

OTROS DATOS

Hasta el 14 de marzo pasado se han celebrado en España 3 referendos, 18 procesos electorales de ámbito nacional y 111 procesos de ámbito autonómico.

Desde la aprobación de la Constitución, en 1978, se han celebrado en España siete elecciones generales.

El total de partidos políticos registrados en España a 31 de diciembre de 2003 era de 2.467.

EL PARTIDO POPULAR GANÓ EN EL SENADO

Además de los 350 diputados el día 14 de marzo se eligieron 208 senadores. El vencedor en la Cámara alta fue el Partido Popular, que obtuvo 102 escaños, 25 menos que en 2000, frente a los 81 (28 más que en la legislatura anterior) de los socialistas.

Las fuerzas políticas representadas en el Senado son: PP, con 102 escaños; PSOE, con 81; Entesa Catalana de Progres, con 12; EAJ-PNV, con 6; CIU, con 4 y Coalición Canaria, con 3.

La Cámara Alta cuenta con un total de 259

senadores, pues a los que se eligieron directamente el asado 14 de marzo, hay que sumar 51 de designación autonómica. De ellos 25 son del Partido Popular.

GOBIERNO DE CAMBIO

Conocidos los resultados electorales el líder del Partido Socialista, José Luis Rodríguez Zapatero, guardó un minuto de silencio por las víctimas del atentado del 11 de marzo y anunció que "estoy preparado para asumir la responsabilidad del Gobierno; voy a hacer el go-

COMPOSICIÓN DEL CONGRESO

	2004		2000
Participación	25.846.620	77,21%	68,71%
Abstención	7.628.756	22,79%	31,29%
Votos en Blanco	406.789	1,57%	1,57%
Votos Nulos	261.590	1,01%	0,68%

Diputados a elegir: 350

2004					2000			
Siglas	Denominación	Votos	%	Dip	Dip	%	Votos	Siglas
PSOE	PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL	10.909.687	42,64	164	125	34,16	7.918.752	PSOE-progr.
PP	PARTIDO POPULAR	9.630.512	37,64	148	183	44,52	10.321.178	PP
CiU	CONVERGENCIA i Unió	829.046	3,24	10	15	4,19	970.421	CiU
ERC	ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA	649.999	2,54	8	1	0,84	194.715	ERC
EAJ-PNV	EUSKO ALDERDI JELTZALEA-PARTIDO NACIONALISTA	417.154	1,63	7	7	1,53	353.953	EAJ-PNV
IU	IZQUIERDA UNIDA	1.269.532	4,96	5	9	5,96	1.382.333	IU+ICV-EUIA
CC	COALICIÓN CANARIA	221.034	0,86	3	4	1,07	248.261	CC
BNG	BLOQUE NACIONALISTA GALEGO	205.613	0,80	2	3	1,32	306.268	BNG
CHA	CHUNTA ARAGONESISTA	93.865	0,37	1	1	0,33	75.356	CHA
EA	EUSKO ALKARTASUNA	80.613	0,32	1	1	0,43	100.742	EA
Na-Bai	NAFARROA BAI	60.645	0,24	1				

COMPOSICIÓN DEL SENADO

2004	Participación	2000
77,21%		68,83%

Senadores a elegir: 208

2004			2000	
Siglas	Denominación	Senadores	Senadores	Siglas
PSOE	PARTIDO POPULAR	102	127	PP
PP	PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL	81	53	PSOE-progr.
PSC-ERC-ICV-EUA	ENTESA CATALANA DE PROGRES	12	8	PSC-ERC-ICV
EAJ-PNV	EUSKO ALDERDI JELTZALEA-PARTIDO NACIONALISTA VASCO	6	6	EAJ-PNV
CiU	CONVERGENCIA i Unió	4	8	CiU
CC	COALICIÓN CANARIA	3	5	CC
			1	PIL

bierno del cambio y actuaré con diálogo, con responsabilidad, con transparencia, por la cohesión, por la concordia y por la paz”.

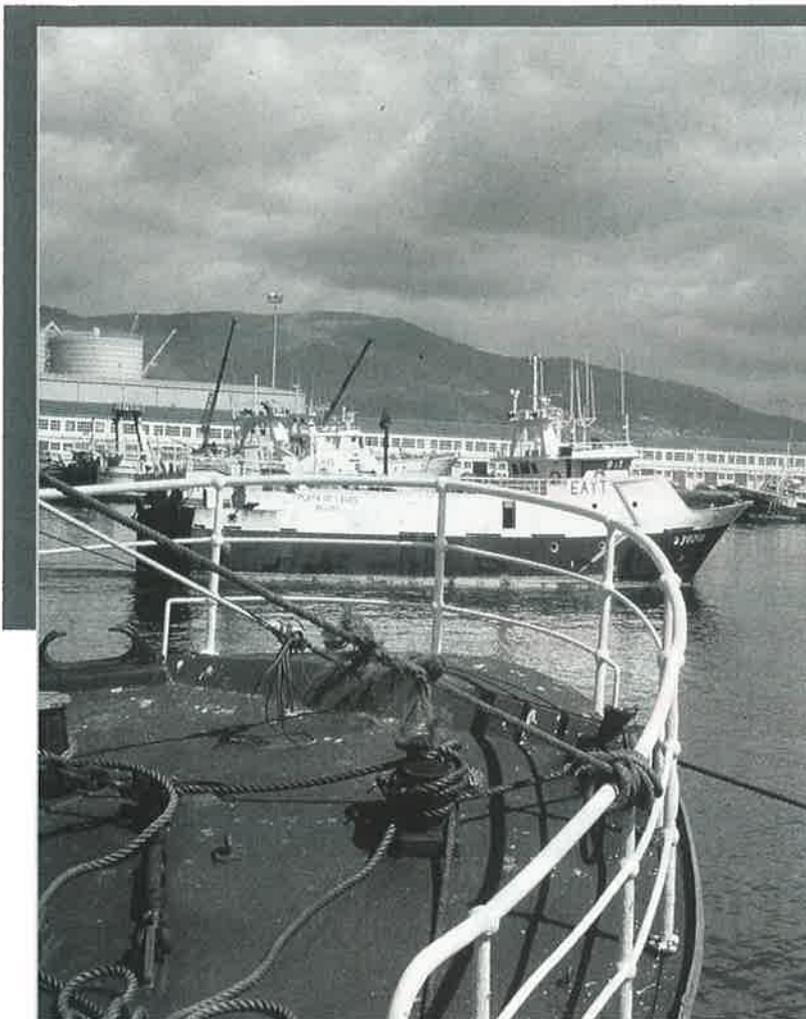
Tendió la mano al responsable del Partido Popular, Mariano Rajoy, al que calificó de “digno rival”, para negociar y acordar las grandes cuestiones de Estado.

Por su parte, Mariano Rajoy felicitó a su contrincante y se comprometió a ejercer “una leal oposición”. ■

C. H. C.

El PSOE ganó en Andalucía por mayoría absoluta

También estaban convocados a las urnas el pasado 14 de marzo, más de seis millones de andaluces para elegir su gobierno autonómico. El candidato del PSOE a la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, recuperó la mayoría absoluta que logró hace diez años, en sus primeras elecciones como candidato. Obtuvo 61 diputados de los 109. El resto del Parlamento quedó distribuido de la siguiente forma: PP 37 escaños; IU 6 escaños y Partido Andalucista 5 escaños.



EL PROGRAMA de gobierno del Partido Socialista

Con la victoria obtenida en las urnas, el pasado 14 de marzo, el Partido Socialista Obrero Español podrá llevar adelante sus propuestas electorales que están contenidas en su Programa. Bajo el lema "Un nuevo impulso a la sociedad del bienestar" el PSOE quiere ofrecer una política comprometida con los valores y principios que inspiran la sociedad de bienestar, "pero asumiendo los compromisos que impone una política económica ajustada a las posibilidades de nuestro país, a la eficacia en el gasto público y a la colaboración con la iniciativa privada en la gestión de los servicios públicos. En definitiva, hacer una política social eficiente y sostenible.

Según reza el programa electoral del PSOE, los socialistas quieren seguir asegurando la sostenibilidad financiera del sistema público de pensiones, en la línea marcada por el pacto de Toledo. En este sentido plantea como orientaciones generales: la inclusión en cada Ley de Presupuestos de una previsión adecuada a la inflación, concluir en seis años el proceso de separación de las fuentes de financiación, de forma que el Estado se haga cargo del conjunto del gasto no contributivo del sistema y continuar aumentando la dotación del Fondo de Reserva mediante los excedentes generados anualmente por el sistema de la Seguridad Social.

PENSIONES EN IGUALDAD

El futuro Gobierno socialista apuesta por la contributividad del sistema, de acuerdo con las previsiones del Pacto de Toledo, manteniendo y fortaleciendo el sistema de reparto, haciéndolo cada vez más justo y progresivo. Se propone, también, avanzar en la transparencia y la capacidad de previsión del sistema, incentivando el trabajo y estimulando, a través de la mejora de la pensión correspondiente, la prolongación voluntaria del trabajo una vez superada la edad legal de la jubilación.

Finalmente, otras dos orientaciones de los que será la política del PSOE en materia de protección social serán la aprobación de las normas necesarias para corregir los efectos negativos sobre el cálculo de las pensiones de las carreras profesionales de carácter irregular, en las que se alternan con periodos cotizados situaciones de no cotización y la unificación de la



gestión del sistema, reduciendo los diferentes regímenes actuales a solamente dos: el general y el de autónomos, como indica el Pacto de Toledo.

REFORMAS

Junto a estas grandes orientaciones, el PSOE se propone abordar algunas reformas que mejoren el sistema actual de prestaciones a los colectivos más desfavorecidos destinando para ello un total de 4.000 millones de euros, durante la legislatura. En concreto las medidas que se proponen son:

- Mejorar las pensiones mínimas con subidas superiores al IPC
- Mejorar las pensiones de viudedad
- Mejorar las actuales prestaciones del cónyuge superviviente que no tiene otros ingresos y especialmente de los mayores de 65 años
- Aumentar la base reguladora de las pensiones más bajas de viudedad, acercándolas al 70%, en función de su renta.
- Reconocimiento de la pensión para uniones estables de hecho
- Elevación de la pensión de orfandad a los 25 años
- Equiparación de las pensiones de viudedad del SOVI a las cuantías de las pensiones mínimas.

LEY DE SEGURIDAD SOCIAL

El PSOE se propone también modificar la Ley general de la Seguridad Social para establecer

en cinco años el periodo de cotización exigida para tener derecho a la pensión de viudedad y orfandad en el caso de que el causante no este de alta o asimilado.

Esta modificación se plantea también para posibilitar que las Comunidades Autónomas puedan complementar las pensiones no contributivas, con las ayudas sociales de su competencia.

Finalmente en el programa del PSOE figura su propósito de establecer un incremento hasta el 100% de las pensiones no contributiva para los llamados "niños de la guerra" y equiparación de las pensiones de los mutilados de guerra civil con la de los militares.

PREJUBILACIONES

No olvida el programa electoral que durante los últimos años, más de cien mil trabajadores han sido prejubilados. Por ello, los socialistas se proponen hacer compatible la prejubilación con algunas formas de trabajo a tiempo parcial, impidiendo, salvo en casos excepcionales y justificados (procesos de reconversión sectorial severos y con grave incidencia territorial), el uso de recursos públicos para ajustes laborales que supongan jubilaciones anticipadas.

SEGURIDAD EN EL EMPLEO

Para los socialistas el crecimiento económico debe ser capaz de ofrecer a los trabajadores seguridad en el empleo y a las empresas adap-





tabilidad en el funcionamiento de su organización. Este compromiso, según el programa electoral, debe completarse con una apuesta decidida por incluir y activar a los desempleados e inactivos en el mercado de trabajo. Asimismo, el PSOE se propone atajar el problema de la precariedad del mercado de trabajo, que afecta negativamente a la eficiencia de la economía y entraña serios riesgos sobre la cohesión social.

DIÁLOGO SOCIAL

En las más de siete páginas que dedica el programa socialista a las reformas del mercado de trabajo se hacen una serie de propuestas que giran en torno a tres grandes ejes, con un

único objetivo que es conseguir empleo de más calidad y con derechos para todos: la promoción del diálogo social permanente con las organizaciones empresariales y sindicales; leal cooperación

con las Comunidades Autónomas y el cumplimiento de las directrices de la Estrategia Europea del Empleo.

Para ello los socialistas proponen, entre otras medidas: revisar a fondo la ordenación jurídica de las modalidades de contratación temporal; expandir la contratación a tiempo parcial de ca-

rácter indefinido; reformar el sistema de bonificaciones a la contratación indefinida; intensificar el papel de la inspección de trabajo y promover y mejorar la empleabilidad de los trabajadores.

MEJORA DEL SMI

Otras propuestas en esta materia son revisar y mejorar el sistema de protección por desempleo, fortalecer la negociación colectiva, establecer un nuevo marco normativo para el teletrabajo y aumentar el Salario Mínimo Interprofesional hasta alcanzar una cuantía de 600 euros mensuales al final de la legislatura.

También se incluyen propuestas para afrontar de forma decidida la lucha contra la siniestralidad laboral, encaminadas no sólo al cumplimiento de la normativa en vigor sino a la cancelación de sus causas, relacionadas con el progresivo deterioro de la calidad de los empleos.

CRECIMIENTO SOSTENIBLE DEL SECTOR PESQUERO

La alternativa socialista en materia pesquera se basa en cuatro ejes esenciales: recuperar la capacidad productiva de la franja costera española; potenciar los cultivos marinos; mejorar las condiciones de trabajo de trabajadores y trabajadoras del mar y mantener nuestra flota internacional (acuerdos de cooperación, empresas mixtas)

El PSOE propone al menos 22 medidas para mejorar el sector pesquero agrupadas en varios apartados: las relacionadas con la internacionalización de la pesca; la pesca ilegal; las secue-





las del "Prestige"; recuperación de caladeros nacionales; recursos; política de investigación; estructuras y mercados.

En el primero de estos capítulos se propone, entre otras medidas, reforzar el papel de España en la Política Común de Pesca, promover la internacionalización de la industria pesquera española así como su integración vertical desde la fase extractiva hasta la comercial y fomentar la cooperación con terceros países.

En materia de recuperación de los caladeros nacionales el futuro Gobierno se propone elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un plan de Ordenación Integral del espacio marítimo terrestre y contiguo, que diseñe los usos y explotación de los recursos de forma racional y sostenible, con el objetivo de proteger nuestro litoral con una política más activa de fomento de reservas marinas y arrecifes artificiales.

También se hará una revisión de la actual política de recursos pesqueros, diversificando las actividades, el actual sistema de cuotas y evitando al máximo las prácticas de descartes y fomentando una política de gestión por vía del esfuerzo.

En política de mercados se impulsará el comercio responsable, adecuando la normativa comercial a las medidas de conservación de los recursos de modo que cada medida de conservación tenga su homóloga en el plano comercial. También se propone el PSOE hacer de la calidad un símbolo de los productos pesqueros españoles y mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores del mar a través del establecimiento de plus de peligrosidad, elaboran-

do un catálogo de enfermedades profesionales y modificando el modelo de representación sindical en el mar.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Según el Partido Socialista, España requiere de una política marítima integral que regule de forma racional el transporte marítimo y contemple un sistema de seguridad marítima y de la navegación, de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, adecuadas a las características y necesidades del país e integrados en el marco europeo.

Para ello las propuestas que plantea el programa electoral son la colaboración con las Comunidades Autónomas para convertir los principales puertos españoles en verdaderas puertas de entrada y salida a Europa y puntos de referencia en el comercio internacional de mercancías por transporte marítimo. También se propone la creación de un ente público con competencias sobre todos los aspectos de la política marítima, la Agencia Española de Guardacostas, con capacidad de gestionar y utilizar de forma adecuada los recursos necesarios para su ejecución.

Finalmente, entre otras medidas también se propone potenciar, ante la OMI, la designación del entorno marítimo de Canarias como "zona marítima de especial protección" y "nuevos dispositivos de separación de tráfico" para los buques que transporten hidrocarburos y mercancías peligrosas. ■



CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

Los armadores de altura piden un ministerio de Asuntos Marítimos y Pesqueros

La Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) ha presentado a los partidos políticos—con las elecciones generales en ciernes—un informe en el que demanda la implicación de los representantes públicos en materia pesquera para que nuestro país se mantenga en el primer puesto de la Unión Europea en capacidad de la flota y volumen de capturas para consumo humano. Entre las demandas destacan la creación de un ministerio de Asuntos Marítimos y Pesqueros, la creación de un segundo registro, la ampliación de las funciones de la futura Agencia Europea de Pesca y la mejora de la imagen del sector ante la opinión pública.

Los armadores de pesca de altura y gran altura, han elaborado un informe en el que demandan a los partidos políticos que apuesten por la pesca y la acuicultura de nuestro país ya que, según datos de la agencia Eurostat, es el único sector nacional que ocupa el primer puesto de la Unión Europea (UE), tanto por la capacidad de la flota como por el volumen de capturas y consumo de pescado. FEOPE quiere concienciar a los representantes públicos—como ya lo intentara durante el primer semestre de 2001, al pedir un pacto por la pesca—, de la importancia del sector pesquero

El informe publicado semanas antes de las elecciones generales presenta una serie de propuestas que tiene por objetivo mantener la relevante posición que el sector pesquero español tiene en la UE. Para ello, los empresarios agrupados en FEOPE piden medidas fiscales y laborales que les permitan competir en aguas internacionales con barcos abanderados en países que tienen legislaciones menos restrictivas. Entre estas medidas apuntan bonificaciones en el impuesto de sociedades y la reducción de la cuantía que pagan por la seguridad social de los trabajadores nacionales que faenan en sus barcos. Estas medidas podrían aplicarse con la creación de un segundo registro para barcos de pesca similar al que existe en la actualidad en Canarias para barcos mercantes.

FUNCIONES DE LA AGENCIA

La siguiente propuesta apuntada por los armadores es la creación de un Ministerio de Asuntos Marítimos y pesqueros que impulse los temas relativos al transporte y seguridad marítima, puertos y sector pesquero. Elevar el rango político del sector marítimo-pesquero es una aspiración del sector para incrementar su



influencia política y económica. La segunda petición es la creación de un marco institucional que permita el encuentro de la comunidad científica y el sector pesquero para evaluar el estado de los principales stocks, a fin de que las distintas administraciones puedan gestionar de forma eficaz y sostenible los recursos pesqueros.

También en el ámbito de la investigación, los armadores solicitan la dotación de mayores medios, tanto humanos como económicos, a la investigación pesquera para llevar a cabo campañas de pesca experimentales, acciones piloto y campañas científicas que sirvan para concienciar al sector y como carta de presentación del sector en las instancias europeas.

La cuarta solicitud se refiere a la transferibilidad de las cuotas. Argumentan los empresarios que la política pesquera común, sustentada en los TACs anuales, no ha mejorado el estado de los recursos y las flotas no se han adaptado a los recursos al incumplir los Pro-



gramas de Orientación Plurianual; por tanto, desde FEOPE se pide la liberalización de la actividad pesquera que propiciaría, de acuerdo con los armadores, una mejor gestión de los recursos pesqueros.

AGENCIA EUROPEA DE PESCA

La quinta petición: llenar de contenido a la Agencia Europea de Pesca que se instalará próximamente en Vigo, está directamente relacionada con las dos peticiones anteriores. La agencia, a parte de coordinar el control de la pesca, debería coordinar la investigación y poner en práctica sistemas de intercambios de cuotas entre empresas comunitarias.

La sexta propuesta pide el impulso de la política de cooperación pesquera con terceros países a través de la creación de un organismo que sienta las bases de cooperación futura en materia pesquera. Ya que, como afirma el informe de los armadores, España puede aportar su conocimiento y experiencia en materia de formación, investigación, conocimiento del

sector pesquero, etc., como principal atractivo para sentar las bases de una relación estable y duradera.

Por último esta organización pesquera pide ayudas fiscales y mejoras laborales para que las empresas españolas puedan competir en un mercado en el que no habrá ayudas económicas para modernizar la flota comunitaria de altura y gran altura. Los armadores también se plantean la puesta en marcha de campañas publicitarias destinadas a mejorar la imagen del sector para cambiar la idea que deja en los ciudadanos los aspectos negativos tales como la sobre-explotación de los recursos, la pesca ilegal, o la situación laboral de las tripulaciones a bordo. La campaña se prolongaría durante varios años y desarrollándose en los países e instancias comunitarias.

Con este documento estas asociaciones de armadores pretenden presentar ante el nuevo gobierno saliente de las urnas tras las elecciones de marzo de 2004 estas demandas. ■

J.M.S.

Los armadores de altura y gran altura quieren concienciar de la importancia que tiene la pesca en nuestro país a los políticos

Demandas:

- **Ministerio de Asuntos Marítimos y Pesqueros**
- **Segundo registro**
- **Incrementar la investigación coordinándola con el sector**
- **Transferibilidad de las cuotas**
- **Grupo de presión en Bruselas**
- **Solucionar la escasez de mano de obra**

La propuesta comunitaria para la reforma de la política pesquera en el Mediterráneo no gusta. Representantes del sector de la pesca y de diferentes Administraciones a través del Foro Científico han señalado su total rechazo al documento comunitario y reclaman cambios para que la reforma sea eficaz. Igualmente, el Comité Económico y Social Europeo con 63 votos a favor, dos en contra y tres abstenciones aprobó un dictamen por el que se pide a la Comisión que retire su propuesta.



El Foro Científico y el CES piden

CAMBIOS

La Comisión de la Unión Europea puso sobre la mesa el pasado otoño un importante paquete de medidas para cambiar la actual política de pesca en el Mediterráneo con el objetivo de lograr unas pesquerías sostenibles. Este conjunto de acciones se justificaban desde las instancias comunitarias ante el grave deterioro de las capturas en la zona con un descenso de las mismas en algunas especies de más del 60% en los últimos 20 años así como por la necesidad de mantener la actividad de las flotas, en la mayor parte de los casos con un gran componente artesanal que da empleo a más de 100.000 personas.

Las propuestas comunitarias han sido objeto de debate en diferentes ámbitos, desde el Parlamento Europeo hasta el Consejo Económico y Social, antes de que se produzca su aprobación definitiva por Bruselas. Una de las refle-



la Comisión presenta poca atención al análisis crítico del funcionamiento de la normativa anterior. Para el Foro es fundamental apreciar que la mayor causa del fracaso de los reglamentos anteriores ha sido la ausencia de una auténtica política común. Esta carencia ha sido una de las razones que ha originado un trato desigual entre países y sectores que ha deslegitimado la percepción de una política común así como un funcionamiento eficaz de la PCP en el Mediterráneo

Para los participantes en este Foro, el reglamento fundamenta poco o nada las propuestas técnicas presentadas así como la ausencia de referencia a estudios científicos y técnicos que se hayan realizado para justificar la propuesta. Un punto que extraña es que algunos de esos estudios hayan sido cofinanciados por la propia Comisión Europea.

En términos generales, según las conclusiones del Foro, la propuesta no genera ningún espacio para el empleo de instrumentos novedosos en el campo de la selectividad y se limita, como única posibilidad, a legislar y regular los mecanismos existentes. Para los miembros del



xiones más a tener en cuenta en relación con este proceso de cambios que plantea la Comisión, son las elaboradas por el llamado Foro Científico de la Pesca española en el Mediterráneo donde están presentes representantes de las diferentes Administraciones y el sector. En líneas generales, los miembros del foro reconocen que la propuesta comunitaria tiene aspectos positivos como son mecanismos específicos para esta zona entre los que destaca la consideración de la gestión espacio-temporal del esfuerzo pesquera. Sin embargo, consideran que existen excesivos puntos ambiguos que podrían provocar un mayor deterioro de la actual situación.

AUSENCIA DE POLÍTICA COMÚN

Según las conclusiones elaboradas en este Foro, la propuesta de reglamento por parte de

Foro, debería contemplarse un uso más intenso de este tipo de mecanismos una vez se llevan a cabo las investigaciones correspondientes sobre sus cualidades técnicas y los costes para su aplicación. Se debería determinar su impacto real sobre la biomasa, los niveles de recuperación que pueden propiciar así como su impacto a corto y medio plazo. Se pone de manifiesto la no existencia de análisis ni consideración sobre el papel que podrían jugar el paso de la malla rómbica a la cuadrada y se pide una mayor clarificación sobre las intenciones comunitarias en este sentido ya que en una parte de la reglamentación se habla de que sería algo obligatorio mientras en otros puntos se dice simplemente que se podrán insertar paños de malla cuadrada

El Foro señala que la Comisión hace referencia a que, a la hora de redactar la nueva normativa, se ha tomado en consideración el pun-

Consideran que si no se concretan determinadas actuaciones, su aplicación podría incluso empeorar la situación actual



Se insta a la Comisión a que reconozca que el principal fracaso se debe a la ausencia en el pasado de una auténtica política pesquera común en la zona

to de vista del STECF y del Consejo General de Pesca del Mediterráneo, cuando estos organismos no han sido consultados formalmente ni han emitido veredicto específico sobre esta propuesta. Incluso, en algunos casos como cuestiones sobre las tallas mínimas, sus dictámenes son contrarios a las propuestas comunitarias.

El sector señala no estar satisfecho con el sistema de consulta utilizado para elaborar este reglamento ya que se hicieron de una forma genérica sin haber distribuido propuestas concretas para su discusión. Se lamenta que no se cite específicamente la política de vedas y paradas biológicas como métodos de gestión utilizados tradicionalmente en el Mediterráneo mientras el desarrollo de las áreas protegidas como instrumentos de gestión se plantea de modo muy restrictivo limitando su interés a ciertos aspectos concretos como la protección de juveniles olvidando otros aspectos como el mantenimiento de los reproductores.

Los miembros del Foro se lamentan de que en el articulado no se comenten las características socioeconómicas de la pesca en el Mediterráneo ni se hacen menciones sobre sus efectos sociales. Se critica igualmente que no se haga referencia a los costes de la transición con la aplicación de las nuevas medidas. El Fo-

ro destaca que en la propuesta no se mencionan los problemas derivados del comercio de las capturas de buques de banderas de conveniencia que pescan en el Mediterráneo y, sobre todo, el control de los procesos de desembarcos de esos buques en los puertos comunitarios. En esa línea, se reclama la inclusión de sistemas de gestión a través del control del comercio especialmente en lo relativo a tallas y especies sometidas a limitaciones. Finalmente se destaca la necesidad de contemplar que la tutela efectiva de la calidad sanitaria contribuya también a la sostenibilidad de los precios.

CONTRAPROPUESTA

Por parte del Foro se hace una contrapropuesta concreta al conjunto del articulado del documento comunitario. Entre otros puntos, se considera que se debería dejar muy claro que las regulaciones se deben basar en todo caso en asesoramientos científicos que la Unión Europea impulsará a través del Consejo General de Pesca del Mediterráneo y del STECF. El Foro considera que la mención de red de enmalle de superficie anclada se debería eliminar por parecer un subterfugio de la red de deriva. Se debería retirar la definición de redes de deriva entre las artes de pesca, ya que las mismas es-



tán prohibidas. Se estima que se debería limitar el número total de anzuelos como medida de poder de pesca de los aparejos y no el número de metros. Indicativamente, en España el número máximo de anzuelos está fijado en 3.000. En la misma línea se indica que se debe regular por el número de anzuelos y no por longitud del palangre. Se propone que el número de anzuelos se podría limitar a 2.000 en el pez espada y, en otros casos, en 10.000. Finalmente se acusa a la Comisión de una cierta incongruencia en su política para fijar las tallas mínimas destacando especialmente la reducción sin ninguna justificación científica de la talla en la merluza, la eliminación sin más de la talla mínima en la chirla, mientras la talla para la langosta parece excesiva

RECHAZO DEL CESE

Un planteamiento similar al hecho por el Foro ha sido el elaborado por el Comité Económico y Social Europeo cuyo pleno aprobó casi por unanimidad un dictamen en contra de la propuesta comunitaria a la vista del rechazo a la misma desde todos países pesqueros de la zona como España, Francia, Italia y Grecia. Este planteamiento fue defendido por el vicepresidente de Feope, Gabriel Sarró que a la vez es

consejero de ese organismo comunitario.

Para el CESE se trata de una propuesta muy poco concreta que puede dar lugar a muy diferentes interpretaciones con posibilidad de dar lugar a excepciones o derogaciones de normas generales. Para Feope, estas excepciones fueron la principal causa del fracaso del Reglamento 1626/94 por el que se regulan las medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo y que ha provocado que hasta la fecha no exista en la zona una verdadera política pesquera común.

El dictamen del CESE destaca igualmente la falta de fundamentos científicos para justificar numerosas propuestas como

las referidas al aumento progresivo de las mallas de arrastre de 40 mm a 60 mm o para el establecimiento de tallas mínimas en diferentes especies. El Consejo estima que todo ello se ha planteado sin datos científicos serios. Igualmente se rechazan las valoraciones y medidas propuestas para la regulación del pez espada como establecer vedas de cuatro meses para la pesca con palangre pelágico o el tamaño mínimo de los anzuelos del palangre. Finalmente se acusa a la Comisión de no haber hecho ningún estudio de impacto socioeconómico de las medidas propuestas. ■

El control del comercio de productos de la pesca debería ser un instrumento más para la política de gestión



AUMENTAN los decomisos de pescado en Galicia y Andalucía

La incautación de pescado realizada por la Xunta de Galicia durante 2003 sufrió un importante incremento. La anomalía más importante fue la subasta de capturas con tallas inferiores a las permitidas. Vigo, Ribeira y Muros son las zonas en las que más intervenciones se realizaron; y el jurel, la especie más requisada. En el sur, la chirla y la merluza acapararon los decomisos que tuvieron lugar principalmente en Huelva, siendo el Golfo de Cádiz donde más descargas de ilegales se realizan. Aunque los pescadores de altura han cambiado de estrategia, mejorando la selectividad de sus artes y reduciendo la pesca de inmaduros, en la pesca litoral no cabe decir lo mismo.

Más de cuarenta mil kilos de bivalvos; treinta y tres mil de pescado; casi ocho mil de crustáceos; cinco mil de cefalópodos; amén de 56 embarcaciones, entre las que cabe destacar algunas modernas planeadoras, especialmente en la zona de Vilagarcía, son las grandes cifras que resumen las incautaciones y decomisos realizados por los servicios de control de la Xunta de Galicia en 2003.

Las elevadas cifras registradas ese año, especialmente si se comparan con las de 2002, tienen su explicación en la "modificación de la estrategia de vigilancia". El subdirector de Control de Pesca, Manuel Chan, destaca que se reforzaron las inspecciones sobre los transportes y los puntos de subasta, lo que ha permitido aumentar la eficacia contra la venta de producto ilegal.

Del pescado decomisado destaca el jurel, con más de 23.300 kilos, seguido por la pescadilla con casi dos mil kilos. Sin embargo, en este apartado cabe reseñar que en 1996, la cantidad de carioica -como se conoce a los juveniles de la pescadilla en esta zona- incautada fue de seis mil kilos.

En cuanto a esta especie, fuentes consultadas por la revista MAR apuntan a una sus-

tancial mejora en cuanto a la reducción en las capturas de inmaduros. Una reducción que se atribuye a un cambio de estrategia pesquera en la flota del cantábrico -con especial mención a la de Ondarroa- en la pesquería de merluza del stock norte. Se ha mejorado enormemente la selectividad y eso se está notando.

Las mismas fuentes no resultan tan optimistas a la hora de valorar el comportamiento en el caladero nacional, ya sea en la zona de Galicia, en el Mediterráneo y, especialmente, en el Golfo de Cádiz, donde se concentra el mayor volumen de descargas ilegales. Desgraciadamente, como señala el propio subdirector de Control de Pesca de la Xunta, *todavía falta un importante grado de concienciación, y a veces por parte de los propios profesionales del mar, lo que es todavía más grave, porque están mermando su futuro*. En este sentido destacó que tuvieron que requisar la furgoneta de una cofradía, *es lo último*. Afortunadamente son cada vez más los que se percatan del grave problema que supone esquilmar los recursos pesqueros, como la captura de inmaduros, y son cada vez más los pescadores que solicitan vedas, mayor rigor en las inspecciones y en el control de la pesca ilegal.

De bivalvos se decomisaron 40.638 kilos, entre los que destacan los 13.620 de almejas; los más de dieciocho mil de mejillones, y cinco mil de centolla, que resultan ser los más apetecibles para los furtivos. Por otra parte, los decomisos de pulpo siguen siendo bastante elevados, superándose en esta ocasión los 3.500 kilogramos.

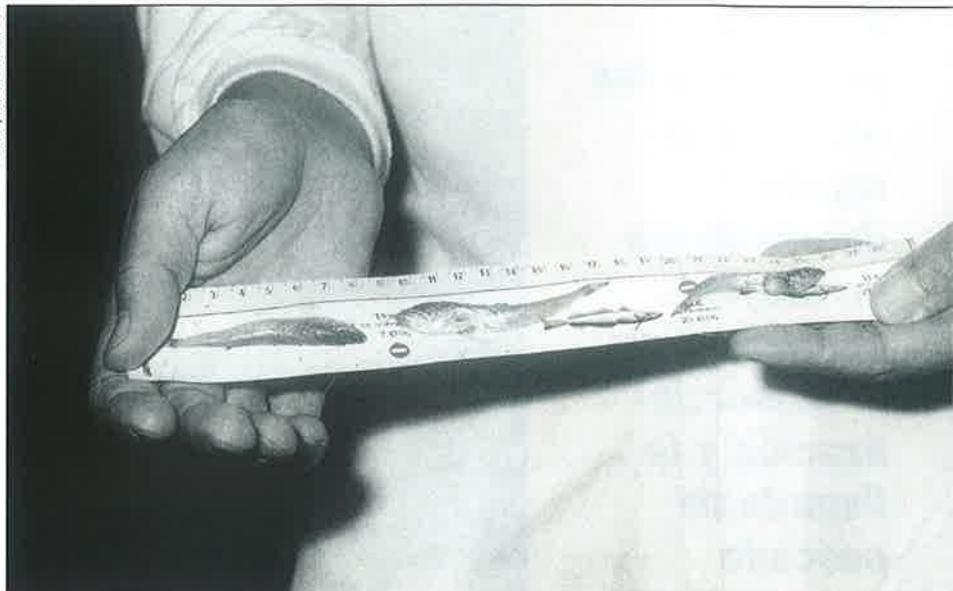
HUELVA, A LA CABEZA

En Andalucía, con cifras que alcanzan a los nueve primeros meses de 2003, se superaron los 41.700 kilogramos de pescado inmaduro decomisado por los servicios de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía y la Guardia Civil. Como ya viene siendo habitual, los controles realizados sobre el transporte por carretera siguen dando sus frutos, suponiendo la mayor parte de las actas levantadas (181 de un total de 424).

Huelva es la provincia andaluza donde se registró el mayor volumen de decomisos hasta el mes de septiembre, con 16.105 kilos, más del 38% de las incautaciones realizadas. Le siguen Sevilla, con 6.544; Cádiz, 6.386; y Málaga, 6.299. En Jaén, Granada, Almería y Córdoba los decomisos fueron de 2.565, 2.368, 1.152 y 375 kilos de inmaduros respectivamente.

Por especies, la chirla (17.274 kilos) y la merluza (12.252 kilos) acapararon casi el 71% de los decomisos. El boquerón sigue siendo otra de las especies más afectadas por estas cap-

Greenpeace-CUONZO



GALICIA

Especies decomisadas en 2003

Peces	Kg.
Bocarte	600
Congrio	105
Pescadilla	1.927
Rapante	369
Sardina/xouba	630
Jurel	23.384
Moluscos	Kg.
Almeja babosa	6.295
Almeja fina	872
Almeja Japónica	3.056
Almejas varias	3.338
Berberecho	1.101
Mejillón.	18.187
Vieira	1.748
Pulpo	3.558
Crustáceos	Kg.
Centolla	5.137
Nécora	992
Percebe	1.299

ANDALUCÍA

Especies decomisadas de enero a septiembre de 2003

Peces	Kg.
Pescadilla	12.252
Sardina	385
Moluscos	Kg.
Almeja dorada	388
Clica	390
Coquina	860
Chirla	17.274
Pulpo	998

Mientras la flota de altura ha mejorado la selectividad de sus artes, reduciendo considerablemente las capturas de inmaduros, no cabe decir lo mismo de la flota de bajura. El Golfo de Cádiz es donde se realizan más descargas de inmaduros

El sector pesquero y los ecologistas siguen demandando un mayor control sobre la comercialización y la llegada de pescado inmaduro. La Guardia Civil se incautó, el pasado mes de febrero, de más de 3.100 kilos en el paso de La Jonquera



Greenpeace

turas ilegales, superando los 7.400 kilogramos en los primeros nueve meses de 2003.

A pesar de las prohibiciones, las campañas de concienciación y los intentos de diversa índole por erradicar esta práctica tan dañina para los recursos pesqueros, los servicios de inspección decomisaron importantes cantidades de inmaduros puestos a la venta en mercados y lonjas andaluces. Cabe reseñar los casi mil kilos de pulpo, 860 de coquina, los aproximadamente cuatrocientos de almeja dorada y otros tantos de sardina.

Pero no sólo hay que culpar al sector pesquero de este grave problema. También hay que señalar a los comerciantes que se benefician de esta situación, vendiendo hasta tres veces más caros los boquerones inmaduros con respecto a los de talla legal. Parece evidente que si se pescan inmaduros es porque sale rentable, más que pescar legalmente. Y estos grandes beneficios están dando lugar a la aparición de importantes redes de distribución, perfectamente organizadas. De ello da buena prueba el decomiso en Galicia de varias modernas plañeadoras.

Precisamente la comercialización es el punto sobre el que habría que dedicar una mayor atención. Ya en 1996, en unas declaracio-

nes realizadas a esta revista por José Manuel González, secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (ver MAR 342, septiembre de 1996, artículo "La batalla contra los inmaduros"), denunciaba que *una gran parte de lo que se comercializa no procede de nuestros caladeros, y como no hay unas normas en las que se establezca que lo que no se puede pescar no se pueda comer-*

La punta del iceberg

Existe el convencimiento de que por cada kilo de pescado inmaduro descubierto se están vendiendo y consumiendo entre ocho y diez kilos. Lo decomisado sería la punta de un iceberg que revelaría la magnitud real del problema. Deja de ser un problema menor para convertirse en uno de los más graves que afecta al sector pesquero.

También existen cálculos que señalan que en pescar un ejemplar de un año a otro de cinco representa un incremento del 243% en el peso de la captura. Este incremento de peso superaría ampliamente la pérdida de ejemplares derivada a la mortandad durante ese periodo de tiempo, sin contar que también se habrían reproducido. Teniendo en cuenta ambos aspectos, estaríamos aproximándonos a la dimensión real del problema de la pesca de inmaduros.

El grave deterioro de los caladeros, al que esta práctica no es ajena, ha provocado



Greenpeace-VISSER

cializar, nos enfrentamos ante una inundación del mercado con productos ilegales venidos de fuera. Coincidiendo con las denuncias realizadas por Greenpeace, José Manuel González afirmaba que en no pocas ocasiones son los propios pescadores los que denuncian la entrada de pescado inmaduro procedente de flotas extranjeras, entre las que se encuentran las comunitarias, como la francesa y la italiana.

El pasado 25 de febrero, el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil se incautó de 3.132 kilogramos de pescado inmaduro (418 kilos de merluza y 2.714 de chirlas) transportado en dos camiones frigoríficos italianos que trataban de cruzar la frontera por La Jonquera (Girona). El pescado inmaduro procedía de las ciudades italianas de Cavallino, Porto Viro, Goro y Porto Tolle y se pretendía comercializar en Barcelona, Sevilla y en la provincia de Vizcaya, según la documentación examinada por la Guardia Civil. Ello pone de manifiesto que las denuncias realizadas tanto por el secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y Greenpeace siguen con plena vigencia.

PELIGRO PARA LA SALUD

El consumidor es el otro gran culpable de esta situación. Éste, además de estafado en la mayoría de los casos, pagando precios abusivos y siendo engañado en muchos casos sobre lo que está comprando realmente, está adquiriendo pescado o marisco que no ha pasado por ningún control sanitario. Del total deco-



Greenpeace-CUONZO

misado en Andalucía, y a tenor de los análisis realizados por Inspección Pesquera, más del 40% resulta no apto para el consumo humano. Y es que estos peces son conservados con formol y orina en la mayoría de los casos.

La vigilancia y la colaboración de los consumidores, junto con la cada vez mayor concienciación de los pescadores, deben proseguir en esta lucha contra la pesca y comercialización de inmaduros, una de las causas sin duda del grave deterioro por el que atraviesan nuestros caladeros. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE

en no pocos casos una "concienciación a la fuerza". Así, la grave situación del stock norte de merluza ha provocado que la propia flota reconvierta sus artes para obtener una pesquería más selectiva y así proteger la supervivencia de este caladero. No hay que olvidar que el 80% de las capturas de merluza entre 1978 y 1990 recayó sobre ejemplares que no se habían reproducido ni una sola vez.

Sin embargo, queda un colectivo pesquero, junto a otros muchos que nada tienen que ver con él, que persevera en la línea del "pan para hoy y hambre para mañana", y no repara en medios esquilmando los escasos recursos que aún quedan. El daño ecológico y económico que se está provocando se deja notar en los caladeros y en la economía especialmente de los más débiles: la de los pescadores que viven del mar.

Ha crecido el nivel de concienciación. Las cofradías de pescadores han adoptado algunas medidas y han urgido a las autoridades competentes para actuar contra la pesca ile-

gal. Las autoridades van tomando más en serio la lucha contra esta práctica y aportan más y mejores medios, sabedores que no luchan contra delincuentes corrientes sino contra auténticas mafias que disponen de importantes medios a su alcance. La coordinación entre los distintos servicios centrales y autonómicos de Inspección Pesquera y los de la Guardia Civil de Tráfico y el Seproma está dando importantes resultados, como el reseñado de la incautación de la carga de dos camiones italianos con pescado inmaduro el cuando trataban de cruzar la frontera de La Jonquera desde Francia.

Los consumidores también se van concienciando. A ello sin duda están contribuyendo las campañas publicitarias sobre inmaduros realizadas desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las distintas Comunidades Autónomas. Un dato revelador de esta concienciación es el cada vez mayor número de denuncias realizadas por los ciudadanos sobre venta de inmaduros.

R. G.

Según el comisario Franz Fischler, la misma podría estar operativa en 2006



Vigo acogerá a la Agencia de Pesca comunitaria

Vigo ha sido elegida por la Comisión de la Unión Europea para la ubicación de la Agencia Europea de Control de Recursos Pesqueros frente a las candidaturas de otras ciudades de los países del norte de la Unión Europea. Esta decisión fue recibida favorablemente por el conjunto del sector en España como primer país en la actividad pesquera en el seno de la Unión Europea y en concreto, estar Vigo en el tercer lugar entre los puertos del mundo en movimiento de pescado por detrás sólo de Osaka y Alaska.

El sector considera que su contenido no se debería limitar al control de la pesca, sino que debería tener como principal objetivo una buena gestión de la actividad pesquera

Tras la elección de la ciudad gallega para acoger la sede de esta Agencia, viajó a Vigo el comisario de Agricultura y Pesca Franz Fischler para conocer sobre el terreno las posibilidades para ubicar las futuras instalaciones para las que se han planteado varias ofertas. En opinión del comisario, existen muchas posibilidades de que la Agencia pueda estar en funcionamiento para 2006. Para el sector el primer objetivo de la Agencia no debería ser simplemente el control de la actividad, sino el que hubiera una buena gestión pesquera.

En relación con la creación de esta Agencia, desde la Cooperativa de Armadores de Vigo se hacen una serie de reflexiones sobre la constitución de la misma y la filosofía que se defendía desde España para la nueva Política Pesquera Común. El sector señala que, con motivo de esta reforma, España apostó por una comu-



nitarización de las aguas y de las cuotas con un sistema de control coordinado desde Bruselas con una flota única con asignación de cuotas en función de la actividad de cada buque y no de su pabellón con un sistema de transferencias entre empresas pesqueras. El sector reclamaba igualmente avanzar hacia un régimen de cogestión situando a las Administraciones como un servicio público con una política de prevención en lugar de posiciones represivas de gendarmes.

Para la Cooperativa de Armadores de Vigo, la Comunicación de la Comisión sobre Control, Inspección y Vigilancia no recoge ninguna de las posiciones defendidas por el sector y sin embargo no plantea una estructura común de inspección basada en la Agencia. Para los responsables del sector, con esta política comunitaria se da la impresión de que se quiere comenzar la casa por el tejado poniendo en

marcha un instrumento común de control sin haber resuelto el problema principal que es lograr una sola flota comunitaria con igualdad de condiciones para el acceso a las aguas y a los mercados. Aunque la Comisión deja claro que esta agencia no supondrá ningún cambio en relación con la corresponsabilidad que tienen los estados miembros en materia de control y vigilancia de la Política Pesquera Común, para el sector las actividades designadas pueden suponer una interferencia o limitación importante en las competencias nacionales en esta materia

Para la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, el principal objetivo de la Agencia se debe centrar en una buena gestión pesquera y para ello todos los trabajos se deberían desarrollar en función de dos ejes: una investigación científica adecuada y unos correctos mecanismos de control. Se considera que la planificación y organización del despliegue de los medios de inspección y vigilancia aportados por todos los Estados miembros, deberían quedar claramente delimitados para no interferir en las competencias que en materia de control tienen otorgadas por países miembros. En la misma línea se indica que las funciones y actividades que debería afrontar la Agencia no deben centrarse exclusivamente en la coordinación del control de la pesca y que a las mismas se deberían añadir otras relacionadas con el análisis para la puesta en marcha de siste-

mas de intercambios de cuotas entre las empresas comunitarias. Igualmente se destaca la necesidad de llevar a cabo trabajos de investigación y el estudio para la mejora de los dictámenes científicos, caballo de batalla sobre el que en los últimos años ha fijado el sector sus críticas más importantes a la hora de fijar cuotas y TACs. Los armadores señalan la intención de la Comisión de implantar otra Agencia para desarrollar este tipo de trabajos y se sugiere a la Comisión la posibilidad de que la responsable de ese tipo de estudios. En resumen, para el sector, sería más lógico juntar en una sola Agencia ambas competencias ligando las tareas de control con las de investigación y recursos considerando la actividad de la pesca como un todo.

En algunos medios pesqueros se considera que la ubicación de la Agencia de control en Vigo no aporta nada para el sector. ■

Los armadores plantean la necesidad de que la Agencia abarque también trabajos de investigación y la mejora de los dictámenes científicos





El Xove, cuatro años después

En el puerto portugués de Aveiro, durante las operaciones de descarga automática de cemento, la motonave Xove campaneó y se hundió en unos pocos segundos. Cumplidos cuatro años de ese suceso, en el que fallecieron cuatro tripulantes, el litigio con la aseguradora del casco/máquina sigue en los tribunales.

A pesar del tiempo transcurrido, Francisco Dotras sigue sin explicarse cómo pudo pasar, ni lo podremos saber, porque el Skuld, que era nuestra sociedad de protección e indemnización (P&I), se hizo cargo del accidente y ya desguazó el Xove. El administrador único de la armadora Aluflet insiste en que siempre presumieron de tener sus barcos perfectamente conservados, equipados, clasificados y administrados, algo que vino a corroborar, en el caso del Xove, la justicia portuguesa.

La Administración portuguesa no encontró responsabilidad alguna, penal o mercantil, y en el juicio celebrado en Lisboa, el juez Marítimo dejó claro que tanto los fletadores portu-
ses, como los armadores españoles, y los cargadores-receptores, también portugueses, habían actuado correctamente, calificando el suceso como "accidente de mar".

El capítulo más dramático, naturalmente, fue la muerte de cuatro tripulantes y se cerró, a juicio de Francisco Dotras, de forma satisfactoria. La legislación española para estos casos, y el convenio colectivo, fue cumplido. Además, el club P&I, superando nuestra legislación en este aspecto, ha indemnizado a las familias con cantidades que, aunque nunca compensen su fallecimiento, sí han servido para paliar la desaparición del trabajador incluso subviniendo los estudios de los menores en forma, a nuestro parecer, amplia y generosa.

Pero el caso del Xove aún no está cerrado. Queda un asunto pendiente y es el litigio con la compañía aseguradora del casco/máquina, que insiste en negar que estuviera en vigor la póliza suscrita. El pleito, según informa a MAR el administrador único de la empresa armadora Aluflet, lo hemos recurrido ante los tribunales.

Por lo tanto, este triste suceso seguirá de actualidad; una actualidad circunscrita ahora a las decisiones judiciales. ■ R. G.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE



**Tu salud
es lo primero**



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Al tiempo que se potencian los Centros Asistenciales en el extranjero



El ISM inicia la Campaña de ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA 2004

El Instituto Social de la Marina ha iniciado la Campaña de Asistencia Médica Embarcada del presente año (AME 2004) que presta atención sanitaria a las costeras del bocarte, bonito y pez espada que se desarrollan en el Cantábrico y el Atlántico Norte. Para llevarla a cabo el ISM ha alquilado los servicios del buque hospital "Científico" que asistirá a una flota de casi 900 barcos y alrededor de 10.000 trabajadores. La Campaña, que se extiende de marzo a noviembre y se inscribe en el Programa de Sanidad Marítima, tiene un coste estimado de un millón de euros.



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 disfruten de los mismos derechos que tienen los trabajadores en tierra, mediante 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 realizar estas tareas el buque hospital lleva a bordo dos médicos y un ATS.

APOYO LOGÍSTICO

Además de esta 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, zafamamiento 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"

La Asistencia Médica Embarcada será prestada por el buque sanitario "Científico", contratado por el ISM, cuyo puerto base está en Santander. En el futuro, el Instituto tiene previsto prestar el servicio con un barco propio. Para ello ya se ha iniciado el proceso para su construcción en la que se invertirán más de 17,6 millones de euros.



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

ASISTENCIA TELEMÁTICA

En esta Campaña los trabajadores del mar contarán al igual que el pasado año con asistencia telemática. Para ello, el ISM firmó un convenio de colaboración con el Servicio Cántabro 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 ISM ha dotado el hospital de los equipos de telemedicina necesarios.

DOCE 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 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 a las flotas del bocarte y del pez espada.

En la presente Campaña, de acuerdo con las necesidades de las flotas y las previsiones pesqueras, el buque sanitario asistirá a la flota espadera durante los meses de marzo, octubre y noviembre. Durante abril y mayo lo hará a la costera del bocarte y de junio a septiembre a la del bonito. En total, más de 900 barcos y cerca de 10.000 trabajadores.

BALANCE

Durante los últimos cinco años (1999 a 2003) el total de trabajadores atendidos en las diferentes campañas de Asistencia Médica Embarcada ha sido de 539, de los que el 85% han sido españoles. El número de consultas atendidas ha sido de 1.234, de las que 721 (69%) han sido radiomédicas. El número de enfermos ingresados a bordo fue de 106, las evacuaciones ascendieron a 96 y las asistencias técnicas a 117.

MEJORA EN LOS CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO

En su objetivo por seguir mejorando la oferta asistencial a los trabajadores del mar, el Instituto Social de la Marina está desarrollando un plan de renovación de los Centros Asistenciales en el extranjero. Este proceso afecta a la modernización de las instalaciones y a la ampliación de dotación instrumental así como a la ampliación de los servicios ofrecidos a los trabajadores del mar, para aproximarse al modelo de Casas del Mar que el Organismo gestiona en el litoral español.

El plan de modernización se inició ya en el Centro de Walvis Bay (Namibia), que fue totalmente remodelado en 2002, al tiempo que se ampliaba su oferta de servicios y de acuerdo con los planes presentados por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, a lo largo de 2004 se extenderá a los Centros de Nouadhibou y de Dakar.

Actualmente el ISM dispone de seis Centros Asistenciales en el extranjero: en Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namibia), Mahé-Diego Suárez Mombasa (Índico) y Abidjan (Costa de Marfil), que el pasado año permaneció no operativo por causa de índole interna de aquel país.

En los últimos seis años (1998-2003) estos Centros asistieron a 10.600 trabajadores del mar, atendieron 14.243 consultas y gestionaron 1.064 repatriaciones. ■

Datos del buque para requerir la asistencia sanitaria

- El indicativo de llamada del buque es EAWZ y para solicitar asistencia es SANIMAR
- La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 Khz.
- Uno de sus canales de V.H.F. se posicionará en el canal 16 permanentemente y el otro en una de frecuencia específica para la flota.
- Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 2182 Khz y 16 VHF.



La directora general visitó el Centro Asistencial de Mahé (Seychelles)

El Instituto Social de la Marina

POTENCIARÁ el Centro Asistencial en el Índico



De izquierda a derecha, médico del ISM en Mahé, subdirector general de Acción Social, directora general del ISM, secretario general del Hospital Victoria, cónsul honorario de España en Mahé y director del Hospital Victoria.

Para apoyar esta mejora, con anterioridad se había aprobado ya la dotación por parte del ISM de una nueva plaza de médico, cuya incorporación está prevista en las próximas semanas, que prestará servicio en el Centro Asistencial del puerto mozambiqueño de Diego Suárez y se desplazará cuando sea preciso a Mombasa.

El viaje a la costa del Índico responde a la petición de las organizaciones pesqueras Anabac-Optuc (Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores y Organización de Productores de Túnidos Congelados) y Opagac (Organización de Productores de Grandes Atuneros Congeladores), que venían solicitando al ISM la ampliación de efectivos para atender el incremento de buques españoles en aguas del Índico próximas al litoral del este africano.

Durante su estancia en la isla Mahé, la delegación del Instituto mantuvo diversas reuniones con el cónsul honorario de España en Seychelles y consignatario de la flota española en las islas, Edmond Houareau, y con los representantes de las organizaciones de armadores españoles y de la empresa Pevaeche, distribuidora de atún congelado a todo el mundo. Éstos expresaron su agradecimiento por la ampliación de cobertura que suponía la incorporación de un segundo médico del ISM para la asistencia sanitaria a la flota española en los desplazamientos de los barcos a los caladeros de Mombasa (Kenia) y Diego Suárez (Mozambique).

La directora general y su equipo mantuvieron también una reunión de trabajo con el director y el secretario del Hospital Victoria, que tuvieron oportunidad de visitar. En esta reunión se estudió la posibilidad de formalizar un acuerdo entre el ISM y el Hospital, dependiente del Ministerio de Salud y Asuntos Sociales, para dar carta de naturaleza a la prestación conjunta de la asistencia sanitaria que ya se ofrece a la flota pesquera española. Los responsables del Hospital invitaron asimismo al facultativo desplazado por el ISM a incorporarse a las reuniones periódicas del equipo clínico del centro para participar en la programación del mismo.



Hospital Victoria, en Port Victoria (Mahé).

La directora general del Instituto Social de la Marina (ISM) ha iniciado las gestiones oportunas para cambiar la ubicación y mejorar la dotación del Centro Asistencial que el Instituto mantiene en Mahé, Islas Seychelles, con el fin de mejorar la atención sanitaria que se ofrece a los trabajadores del mar españoles que faenan en el Océano Índico. Los primeros pasos en esa dirección se han dado ya durante la visita realizada a Mahé, en la última semana del mes de febrero, por el equipo encabezado por M^a Antonia Lucena Varea, a la que acompañaban el subdirector general de Acción Social, Carlos Fernández Navarro, y la jefa del Gabinete Técnico, Cruz Campos Vierna.

En su visita al Centro Asistencial, Lucena Varea elogió vivamente la tarea realizada por el doctor Francisco Fernández, que presta servicios en el dispensario del ISM en Mahé, si bien consideró que las instalaciones no ofrecían las condiciones adecuadas para las prestaciones que debía ofrecer a los trabajadores del mar que se vean en la necesidad de recibir asistencia sanitaria en ellas.

En consecuencia, la directora general estableció los primeros contactos con vistas a un posible cambio de ubicación del Centro Asistencial y, en compañía del cónsul honorario recorrió la zona pesquera de Port Victoria en busca de un local adecuado para la prestación de los servicios inherentes a un Centro del ISM en el extranjero, que además de la asistencia sanitaria incluyen ayudas sociales de diverso tipo, quedando a la espera de recibir propuestas para formalizar el contrato oportuno.

CENTRO ASISTENCIAL EN EL ÍNDICO

El Centro en el Índico entró en servicio en el año 1985, inicialmente con un punto asistencial en Port Victoria, Isla Mahé. A partir de 1994, a la vista del aumento de la presencia de flota española en aquellas aguas, la asistencia se desdobló con un carácter itinerante, siguiendo la presencia de los pesqueros españoles, en otros tantos Centros ubicados en Diego Suárez (Mozambique) y Mombasa (Kenia), atendidos por un solo médico.

En adelante, el Centro Asistencial del Índico seguirá teniendo su sede principal en Port Victoria si bien la ampliación de plantilla, con los dos médicos, permitirá atender simultáneamente los dispensarios de Mahé y Diego Suárez o Mombasa.

Las mejoras introducidas en el Centro Asistencial del Índico se inscriben en el proceso de impulso general a los Centros del Instituto en el extranjero, anunciado tiempo atrás por M^a Antonia Lucena. Este proceso afecta en primer término a la modernización de las instalaciones y a la ampliación de dotación instrumental y, en segundo lugar, implica una ampliación de los servicios ofrecidos a los trabajadores del mar, que no se limitan únicamente a la asistencia médica sino que contemplan la oferta de otros servicios sociales y la posibilidad de acceder a las ayudas sociales de las que pueden beneficiarse los trabajadores del mar desplazados en el extranjero, aproximándose al modelo de las Casas del Mar que el Organismo gestiona en el litoral español.

El proceso de modernización se inició ya en el Centro de Walvis Bay (Namibia), que fue totalmente remodelado en 2002, al tiempo que ampliaba su oferta de servicios, entre otros, con una ciberneta desde la que los trabajadores del mar pueden conectar fácilmente y a bajo precio con sus familiares y allegados, y mejoraba su oferta formativa. En este capítulo, el pasado mes de febrero el ISM organizó con gran éxito las Primeras Jornadas de Sanidad Marí-

tima en Walvis Bay, que tendrán continuidad en los próximos años.

De acuerdo con los planes presentados por la directora general del ISM, a lo largo del año 2004 este impulso se extenderá a los Centros Asistenciales ubicados en Nouadhibou y Dakar.

Actualmente, el ISM dispone de seis Centros Asistenciales en el extranjero. El más veterano es el de Nouadhibou en Mauritania, abierto en 1961. En 1972 le siguió el de Dakar en Senegal y un año más tarde el de Luanda en Angola. En 1976 se abrió el de Walvis Bay en Namibia y en 1993 entró en funcionamiento el Centro Asistencial en Abidjan (Costa de Marfil), que el pasado año permaneció no operativo por causas de índole interna de aquel país. Finalmente, en 1994 se abrieron las dependencias de Mozambique y Kenia en Diego Suárez y Mombasa.

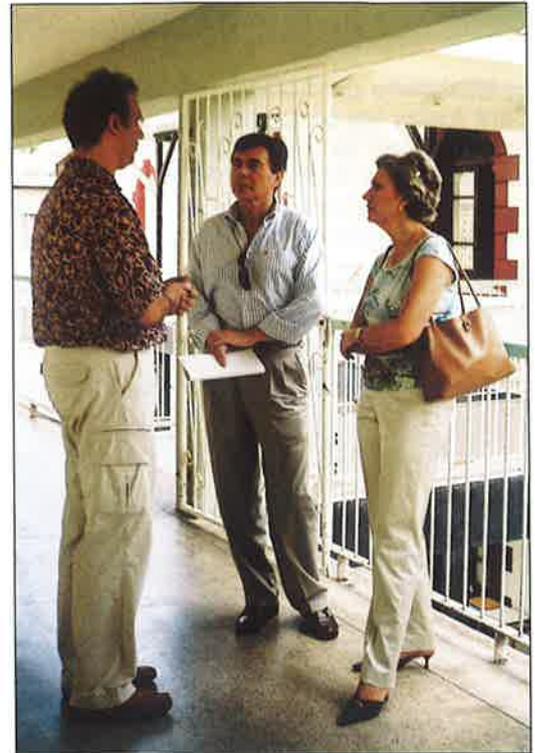
En los últimos seis años (1998-2003) los Centros Asistenciales del ISM en el extranjero han asistido a 10.060 trabajadores del mar, han atendido 14.243 consultas y han gestionado 1.064 repatriaciones. De este cómputo total, al Centro Asistencial itinerante del Índico le corresponden 1.329 asistencias a trabajadores, 1.857 consultas y 80 repatriaciones.

FLOTA ESPAÑOLA EN EL ÍNDICO

La flota española que faena en el Índico está integrada por 31 buques principalmente congeladores en los que operan unos 600 trabajadores españoles, además de un número indeterminado de tripulantes de otras nacionalidades. A esta cifra habría que añadir los mercantes de pabellón español que cubren esta ruta.

La Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores y la Organización de Productores de Túnidos Congelados, ANAVAC-OP-TUC, está integrada por seis empresas del sector extractivo que reúnen veintidós buques atuneros cerqueros congeladores. Realizan una actividad de pesca responsable conforme a los cánones emanados de las Organizaciones Regionales de Pesca y sus capturas se centran básicamente en los túnidos tropicales.

OPAGAC tiene ocho compañías españolas asociadas, que son propietarias de dieciocho atuneros cerqueros congeladores bajo bandera de otros países y nueve buques mercantes. Estas compañías operan en los mares tropicales del Atlántico, Índico y Pacífico en busca de los túnidos tropicales (rabil y listado principalmente) que son el objetivo de su pesquería. ■



La directora general y el subdirector de Acción Social del ISM recorrieron las instalaciones del Hospital Victoria en compañía del director del centro.

El proceso afecta a la modernización de las instalaciones y a la ampliación de los servicios ofrecidos a los trabajadores del mar para aproximarse al modelo de las Casas del Mar

El Centro Asistencial del Índico contará con dos médicos para atender simultáneamente los dispensarios de Mahé y Diego Suárez o Mombasa



El doctor Francisco Fernández, médico del ISM.

Los congeladores murcianos mantienen las bases más altas

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha establecido las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones de protección que regirán para los trabajadores del Grupo Segundo del Régimen Especial del Mar durante el presente año 2004. La Orden del Ministerio mantiene el número de categorías profesionales, no incluye cambios en la enmarcación de los grupos de cotización y sube el salario de todas las demarcaciones pesqueras.

Bases de cotización del grupo segundo

AÑO 2004 ANEXO I. Bases Grupo 2º A (Embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB)					
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	1.876,50	1.341,00	1.242,00	1.165,50
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	1.665,00	1.264,50	1.129,50	936,00
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.665,00	1.264,50	1.147,50	1.071,00
	Palangre de fondo y otras artes en caladeros nacionales (cerco)	1.318,50	1.188,00	994,50	900,00
Alicante	Cerco	1.212,00	1.212,00	978,00	978,00
	Arrastre y otras modalidades	1.311,00	1.311,00	1.071,00	1.071,00
Almería	—	1.096,50	1.096,50	1.026,00	1.026,00
Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	1.703,40	1.703,40	1.319,70	1.147,50
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	1.664,70	1.664,70	1.129,20	1.013,70
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	1.319,70	1.319,70	1.052,70	899,70
Barcelona	—	1.305,00	1.305,00	1.031,10	1.031,10
Cádiz	Cerco	1.125,00	1.125,00	858,00	858,00
	Arrastre	1.184,10	1.184,10	924,00	924,00
	Palangre	1.191,90	1.191,90	933,90	933,90
	Marisquero, tangonero, congelador	2.087,10	2.087,10	1.664,10	1.664,10
Cantabria	Arrastre	1.833,00	1.833,00	1.155,00	1.155,00
	Palangre	1.155,00	1.155,00	962,10	962,10
	Cerco	904,80	904,80	827,70	827,70
Castellón	Cerco	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
	Arrastre	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
Ceuta	—	1.623,00	1.623,00	1.050,00	1.050,00
Girona	—	1.542,00	1.542,00	1.071,00	1.071,00
Granada	—	990,00	990,00	900,00	900,00
Guipúzcoa	Cerco y palangre	1.404,00	1.404,00	1.122,00	1.122,00
	Arrastre en aguas comunitarias	2.334,00	2.334,00	1.500,00	1.182,00
	Otras artes en aguas comunitarias	2.058,00	2.058,00	1.320,00	1.056,00
Huelva	Congelado	1.827,00	1.519,20	1.243,50	1.085,70
	Fresco	1.523,10	1.276,20	1.027,80	923,70
Illes Balears	—	1.121,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
Las Palmas	—	1.785,00	1.377,00	1.179,00	1.080,00
Lugo	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladero internacionales (excepto África)	1.703,10	1.703,10	1.338,90	1.167,00
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie y volantas en caladero nacional. Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	1.625,10	1.625,10	1.128,90	1.014,00
		1.320,00	1.320,00	1.073,10	917,00
Málaga	—	1.020,00	1.020,00	906,00	906,00
Melilla	—	1.032,00	1.032,00	905,10	905,10
Murcia	Arrastre	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
	Cerco	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
	Palangre	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
	Congelados	2.370,00	2.370,00	1.710,00	1.710,00
Pontevedra	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	1.876,50	1.341,00	1.242,00	1.165,50
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	1.665,00	1.264,50	1.129,50	936,00
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.665,00	1.264,50	1.147,50	1.071,00
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	1.318,50	1.188,00	994,50	900,00
Tenerife	Pesca local	1.109,10	1.109,10	996,90	996,90
	Pesca no local	1.793,10	1.382,10	1.181,10	1.083,90
Tarragona	Atún	1.815,00	1.815,00	1.329,00	1.329,00
	Otras modalidades	1.374,00	1.374,00	1.134,00	1.134,00
Valencia	—	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
Vilagarcía	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	1.876,50	1.341,00	1.242,00	1.165,50
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	1.665,00	1.264,50	1.129,50	936,00
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.665,00	1.264,50	1.147,50	1.071,00
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	1.318,50	1.188,00	994,50	900,00
Vizcaya	Artes fijas	1.846,20	1.846,20	1.165,50	1.165,50
	Arrastre altura	2.156,70	2.156,70	1.536,30	1.204,80
	Arrastre litoral	2.312,70	2.312,70	1.340,40	1.340,40
	Anzuelo y cerco	1.092,60	1.092,60	1.014,60	1.014,60

La Orden Ministerial de 12 de febrero y publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 19 del mismo mes establece las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero y encuadra a los grupos de cotización en cuatro categorías profesionales.

De nuevo, como se viene haciendo desde julio de 1998, se establecen las bases promediadas por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales sobre la base de los valores medios de remuneración percibida durante el año anterior a propuesta del Instituto Social de la Marina (ISM), tras ser consensuadas con las organizaciones representativas de la flota de bajura.

La principal diferencia entre ambas cotizaciones (base fija y salarios reales), a parte de la evidente cotización fija o variable dependiendo del salario, radica en que la cotización por bases fijas se aplica tanto a las contingencias comunes como a las profesionales; mientras que en el caso de la cotización por salarios reales es de aplicación sólo en el caso de contingencias profesionales.

Otra diferencia significativa entre ambas modalidades de cotizaciones se presenta en lo concerniente a las contingencias. Con el tipo de cotización de bases fijas, éstas se de-

1 a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar



terminan mediante Orden Ministerial, a propuesta del ISM; mientras que las contingencias por salarios reales eran las determinaban las Direcciones Provinciales de Trabajo.

CATEGORÍAS

En lo que respecta a categorías profesionales no se produce ninguna modificación respecto al año pasado. El Grupo Segundo está integrado por las embarcaciones con un Registro Bruto Total (TRB), entre 10 y 150 toneladas. Dividiéndose a su vez en dos. El grupo 2º A que incluye a las embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB y el grupo 2ºB en el que se encuentran el resto, es decir, de 10,01 a 50 TRB. Esta división se establece en relación con las cotizaciones de los trabajadores incluidos en estos grupos.

Las cuantías más elevadas del grupo A son para las categorías profesionales del segmento de los pesqueros congeladores de Murcia que pasan de los 2.310 euros de base de cotización del año pasado a los 2.370 vigentes durante el 2004. Los trabajadores murcianos se mantienen en primer lugar por cotizaciones seguidos por los pescadores guipuzcoanos que faenan en aguas comunitarias en la modalidad de arrastre. A estos les siguen con 2.312 euros los trabajadores de Vizcaya encuadrados en las categorías de 1 a 4. En las bases de cotizaciones de 2004 las provincias de Cádiz, Gupúzcoa, Murcia y Vizcaya cuentan con modalidades de pesca que sobrepasan los 2.000 euros.

En el grupo B las bases de cotización más altas corresponden también a la provincia de Murcia y a la modalidad de pesqueros congeladores, que cotizan también 2.370 euros. A continuación está Guipúzcoa y Vizcaya con 2.334 y 2.157 respectivamente.

La Orden, como en ocasiones anteriores, posibilita hasta el último día del segundo mes siguiente al de

la publicación de la misma en el Boletín Oficial del Estado el ingreso, sin recargo de demora, de las diferencias de cotización que se hubieran podido producir por la aplicación de las bases de cotización establecidas en la presente Orden respecto a las cotizaciones que se hubieran efectuado a partir del 1 del 2004. ♦

AÑO 2004 ANEXO II. Bases Grupo 2º B (Embarcaciones entre 10,01 y 50 TRB)					
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Palangre de fondo y volantas en costa de África.....	1.662,00	1.260,00	1.164,00	1.074,00
	Palangre, cerco y otras artes menores.....	1.206,00	1.206,00	822,00	822,00
Alicante	Cerco.....	1.212,00	1.212,00	978,00	978,00
	Arrastre y otras modalidades.....	1.311,00	1.311,00	1.071,00	1.071,00
Almería	—	1.096,50	1.096,50	1.026,00	1.026,00
Asturias	—	1.205,70	1.205,70	823,20	823,20
Barcelona	—	1.296,00	1.296,00	1.005,00	1.005,00
Cádiz	Cerco.....	1.107,00	1.107,00	837,90	837,90
	Arrastre.....	1.107,00	1.107,00	894,90	894,90
	Palangre.....	1.107,00	1.146,00	914,10	914,10
	Artes menores.....	1.086,90	1.086,90	843,00	843,00
Cantabria	Arrastre.....	1.833,00	1.833,00	1.155,00	1.155,00
	Palangre.....	1.155,00	1.155,00	962,10	962,10
	Cerco.....	904,80	904,80	827,70	827,70
Castellón	Cerco.....	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
	Arrastre.....	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
Ceuta	—	1.017,90	1.017,90	860,10	860,10
Girona	—	1.401,00	1.401,00	1.005,00	1.005,00
Granada	—	990,00	990,00	900,00	900,00
Guipúzcoa	Cerco.....	1.182,00	1.182,00	1.002,00	1.002,00
	Palangre, anzuelo y artes fijas.....	1.056,00	1.056,00	894,00	894,00
	Arrastre en aguas comunitarias.....	2.334,00	2.334,00	1.500,00	1.182,00
	Otras artes en aguas comunitarias.....	2.058,00	2.058,00	1.320,00	1.056,00
Huelva	Altura-congelador.....	1.626,00	1.100,70	1.100,70	964,80
	Arrastre, cerco y palangre.....	1.059,00	911,40	911,40	876,30
	Otras modalidades.....	953,70	889,50	889,50	847,50
Illes Balears	—	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
Las Palmas	Pesca local.....	987,90	987,90	846,00	846,00
	Pesca no local.....	1.572,00	1.143,90	1.080,00	944,10
Lugo	—	1.206,00	1.206,00	822,90	822,90
Málaga	—	1.020,00	1.020,00	906,00	906,00
Murcia	Arrastre.....	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
	Cerco.....	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
	Palangre.....	1.212,00	1.212,00	1.008,00	1.008,00
	Congelados.....	2.370,00	2.370,00	1.710,00	1.710,00
Pontevedra	Palangre de fondo y volantas en costa de África.....	1.662,00	1.260,00	1.164,00	1.070,00
	Palangre, cerco y otras artes menores.....	1.206,00	1.206,00	822,00	822,00
Tenerife	Pesca local.....	1.007,10	1.007,10	863,10	863,10
	Pesca no local.....	1.595,10	1.161,00	1.095,00	957,90
Tarragona	—	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
Valencia	—	1.296,00	1.296,00	1.071,00	1.071,00
Villagarcía	Palangre de fondo y volantas en costa de África.....	1.662,00	1.260,00	1.164,00	1.074,00
	Palangre, cerco y otras artes menores.....	1.206,00	1.206,00	822,00	822,00
Vizcaya	Arrastre de altura.....	2.157,00	2.157,00	1.536,30	1.204,80
	Anzuelo y cerco.....	1.092,60	1.092,60	1.014,60	1.014,60



Supone un avance fundamental para combatir la siniestralidad y reducir los accidentes

Trabajo regula la Prevención de Riesgos en las Empresas

Los accidentes de trabajo han empezado a descender, por primera vez desde 1995, según coinciden todos los últimos datos publicados. Pero el Gobierno no se da por satisfecho y el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que sabe que esta es aún una asignatura pendiente, sigue dictando normas para combatir la siniestralidad laboral. Así, a finales del pasado mes de enero, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto, que desarrolla el artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que obliga a las empresas que coincidan en un mismo centro de trabajo a coordinar su actuación en materia de riesgos laborales.



Según los responsables del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la nueva norma supone un avance fundamental para combatir la siniestralidad laboral y reducir los accidentes al aumentar la seguridad, cuando un empresario subcontrate con otras empresas la realización de obras o servicios en su centro de trabajo.

En el caso del sector de la construcción, que es en el que existe más subcontratación, aunque seguirá rigiéndose por su propia normativa, el Real Decreto pretende mejorar la seguridad y establece que "los empresarios concurrentes en la obra tendrán que intercambiar información preventiva".

SEGURIDAD Y FLEXIBILIDAD

La norma pretende que el aumento de la seguridad vaya acompañado de flexibilidad, con el objetivo de lograr un mayor cumplimiento por parte de las empresas. Para ello se ofrece una serie de medios de coordinación que serán aplicados según el tamaño de la empresa y el grado de peligrosidad de las actividades que desarrolle.

Se incorpora la figura del coordinador de actividades preventivas, como medida prefe-

rente, y se ofrece a las empresas un gran número de posibilidades de designar coordinador. Para ello las empresas podrán elegir como coordinador a los responsables de producción en las plantas o a trabajadores cualificados, lo que permitirá alcanzar más seguridad para los empleados sin que aumenten los costes de las empresas.

EQUILIBRIO SEGURIDAD-SALUD

La nueva norma establece la necesidad de coordinar las actividades empresariales y los medios que deben establecerse para lograrlo. Para ello debe buscarse el equilibrio entre la seguridad y la salud de los trabajadores y la flexibilidad en la aplicación por las empresas, con el fin último de reducir la siniestralidad laboral.

La flexibilidad en la aplicación por las empresas se lleva a cabo mediante la oferta de una serie de posibilidades, que permitirá la elección de medios más adecuados y más eficientes para coordinar las actividades empresariales en materia de prevención de riesgos laborales.

Para coordinar las actividades empresariales y prevenir los riesgos laborales, se ha establecido la obligatoriedad de controlar las diferentes actividades desarrolladas en el centro de trabajo, en particular cuando puedan generar riesgos calificados como graves o muy graves.

INFORMACIÓN

También se establece que si en un mismo centro de trabajo desarrollan actividades trabajadores de dos o más empresas, estas deberán cooperar en la aplicación de la normativa de prevención. Asimismo, se informarán recíprocamente, antes del inicio de las actividades, sobre los riesgos que puedan afectar a los trabajadores e las demás empresas.

La información habrá de proporcionarse antes del inicio de las actividades y por escrito, cuando alguna de las empresas genere riesgos calificados como graves o muy graves. Se tendrá en cuenta también el grado de peligrosidad de las actividades que se lleven a cabo, el número de trabajadores y la duración de la concurrencia de actividades empresariales en el mismo centro de trabajo.

El empresario titular del centro donde se lleven a cabo las actividades de los trabajadores de dos o más empresas, deberá cumplir determinadas medidas en materia de información sobre los posibles riesgos, e instrucciones, con los otros empresarios.

Las instrucciones se realizarán antes del inicio de las actividades, y por escrito, cuando los riesgos puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes y sean calificados como graves o muy graves-

El empresario no titular deberá cumplir las instrucciones del titular y comunicar a sus trabajadores la información e instrucciones recibidas. Estas medidas se aplicarán a todas las empresas y trabajadores autónomos que desarrollen actividades en el centro de trabajo.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Antes del inicio de la actividad el empresario principal exigirá a las empresas contratistas y subcontratistas, que le acrediten por escrito que han realizado la evaluación de riesgos y que han cumplido sus obligaciones de información y formación sobre los trabajadores que vayan a prestar sus servicios en el centro e trabajo.

Por último, la norma se refiere a los derechos de los representantes de los trabajadores, destacando su participación en la medida en que repercute en la seguridad y salud de los trabajadores a los que representan.

CONSENSO

Este Real Decreto convierte en norma legal un texto que fue consensado con los agentes sociales en la mesa de diálogo social en materia de prevención de riesgos laborales.

La norma es, por tanto, producto de un amplio consenso con los representantes de los sindicatos y los empresarios. Entre los avances más significativos destaca el papel que se atribuye a la negociación colectiva al establecer los medios de coordinación de actividades empresariales y los derechos de los representantes de los trabajadores.

El diálogo fue doble al ampliarse a las comunidades autónomas, en el seno de la Conferencia Sectorial de Asuntos laborales, celebrada en enero de 2003. Asimismo, el texto fue refrendado por la Comisión Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, el pasado mes de diciembre, en la que están representadas la Administración, los agentes sociales y las CCAA. ■

**La nueva
normativa se
basa en los
criterios
consensuados
con los agentes
sociales**

**Refuerza la
seguridad en el
trabajo cuando
un empresario
subcontrata con
otras empresas
la realización
de obras o
servicios en su
centro de
trabajo**



Según Greenpeace, España podría obtener 20.000 MW en 2030

Parques EÓLICOS marinos

Potenciar las energías renovables está dejando de ser algo aconsejable para convertirse en una necesidad. Y entre las renovables, la eólica es la que más está creciendo en todo el planeta, con tasas anuales que llegan hasta el 40%. Estamos ante una fuente de energía limpia y rentable, hasta el punto de que algunos países como Dinamarca, Alemania o España están apostando por ella de cara al futuro. Ahora, y posibilitado por el desarrollo tecnológico de los últimos años, el mar se presenta como el lugar ideal para su instalación ya que se puede lograr una producción de energía significativamente mayor que en tierra. Greenpeace pide que España desarrolle el estudio para la creación de parques eólicos marinos en nuestras costas donde, según los ecologistas, se pueden instalar 20.000 MW de potencia hasta el año 2030.

Instalar 25.000 MW de potencia de energía eólica en el mar en España y Portugal hasta el año 2030 equivale a evitar la emisión a la atmósfera de 25 millones de toneladas de CO₂ al año. Además, es la menos cara de las energías renovables y económicamente rentable. Ello, unido a un importante desarrollo tecnológico, hace que sea esta fuente de energía la que más está creciendo en el mundo en los últimos tiempos. Un ejemplo de este desarrollo es que, en tan sólo cinco años, el peso de los generadores que se están instalando en Dinamarca se ha reducido a la mitad.

En Europa había más de 17.000 aerogeneradores conectados en 2002, cubriendo las nece-



© Greenpeace

sidades de consumo doméstico de diez millones de hogares. La producción de Alemania cubre el 2,5% de sus necesidades energéticas. El Reino Unido también parece decidido a apostar por este tipo de energía, la más barata de las renovables, al prever la instalación de diversos parques eólicos que cubrirán el 5% de las necesidades del país. Dinamarca, la mayor potencia mundial en este tipo de energía, construyó su primer parque eólico marino en 1991 y tiene previsto instalar 4.000 MW de potencia eólica marina antes de 2030. Junto con los 1.500 que tiene instalados en tierra, sus expertos calculan que cubrirán para entonces la mitad de la energía total consumida por este país

La de Dinamarca será la mayor inversión eólica jamás realizada, estimada en unos 7.000 millones de dólares. Pero tienen clara su apuesta, según información facilitada por la Asociación danesa de la industria eólica. Greenpeace, en un reciente informe denominado "Viento en popa", hace un llamamiento a la Administración española para que desarrolle la investigación para la instalación de parques eólicos marinos aprovechando el desarrollo tecnológico existente en nuestro país y los kilómetros de costa de que dispone.

ESPAÑA, POTENCIA EN EÓLICA

No hay que olvidar que España apostó también por esta energía, siendo en estos momentos la segunda potencia en energía eólica instalada, por detrás de Dinamarca, por lo que, a juicio de esta organización ecologista, está en una situación privilegiada para impulsar un plan de energía eólica marina. Según las previsiones desarrolladas en el citado informe "Viento en popa", de aquí a 2030, entre las costas españolas y portuguesas se podrían instalar 25.000 MW de potencia. La producción de energía podría ser inyectada en la red eléctrica, así como destinarla a la producción de hidrógeno o a la desalación de agua.

La tecnología existente hace que este tipo de instalaciones no sólo sean factibles en el mar, sino que incluso, y a pesar de su más alto coste, resulten más productivas y rentables. Y es que la producción de energía en el mar es hasta un 70% mayor que en tierra. Además, los expertos creen que la vida media de las turbinas en el mar será mayor que en tierra debido a la más baja turbulencia.

En estos momentos, se pueden ubicar aerogeneradores anclados a una profundidad de hasta treinta metros, lo que significa una franja costera más o menos amplia, según los casos, de hasta varios kilómetros. Pero esta tecnología está evolucionando con gran rapidez y muy pronto se podrán realizar anclajes a profundidades mayores.

Hay que tener presente, sin embargo, el tratar de solventar de la mejor manera posible los posibles impactos que se deriven de la ubicación de estos aerogeneradores en la franja costera, un ecosistema muy sensible y rico. Por ello, Greenpeace insiste en que el plan de desarrollo de los parques eólicos

La necesidad de realizar un fuerte desembolso inicial, tanto para instalaciones como para investigación, resultaría rentable en el futuro debido a la mayor producción de energía y vida media de los aerogeneradores



Greenpeace insiste en que antes de proceder a la instalación de un parque eólico marino hay que consultar al sector pesquero, entre otros, por la posible incidencia que pueda tener sobre la pesca



© Greenpeace/Langrock

marinos deben constar de un detallado estudio de impacto ambiental, ya que la construcción de estas instalaciones no debe suponer una nueva agresión y un mayor deterioro de esta zona.

Habrán de tenerse en cuenta aspectos tales como la incidencia de los campos magnéticos sobre este entorno, el impacto de los ruidos, vibraciones, efectos sobre las aves, peces, mamíferos marinos, pesca, sobre el paisaje, así como los riesgos de colisión que pudieran suponer para la navegación. En cuanto a la pesca, Greenpeace insiste en que debe tenerse en

cuenta al sector pesquero posiblemente afectado, para que pueda intervenir en las decisiones para la ubicación de estos parques eólicos. Y es que a la hora de determinar la colocación de dichas instalaciones, la evaluación del potencial energético no debe ser la única que ha de primar, sino la selección de aquellos emplazamientos que ofrezcan mayores beneficios sociales y ambientales.

Por lo tanto, lo que hay que hacer es una planificación ordenada de los recursos eólicos marinos y crear las condiciones óptimas para su explotación, aprendiendo de los aciertos y



de los errores de la experiencia en tierra, según señala José Luis García, responsable de la campaña de Energía Limpia de Greenpeace. *Es el gran momento de realizar un Plan Eólico Marino, ya que la obligación de hacer frente al cambio climático ofrece una gran oportunidad.*

NECESIDADES ENERGÉTICAS

En definitiva, habrá que estudiar todos y cada uno de los aspectos sobre los que va a incidir la colocación de estos aerogeneradores para aminorar al máximo su incidencia. Una incidencia que, en algunos casos, podrá ser considerada como un mal menor, especialmente si la comparamos con los efectos que se derivan de la producción de otro tipo de energías y de su consumo.

La producción de gases de efecto invernadero es un problema de primer orden mundial, y al que no es ajeno España. Nuestro país está teniendo importantes problemas en este terreno, ya que se comprometió a través del Protocolo de Kioto a no sobrepasar en el periodo 2008-2012 un 15% en las emisiones registradas en 1990, tomado como referencia. Sin embargo, hasta 2002 aumentó su emisión de gases de efecto invernadero en un 38%, lo que nos aleja bastante del cumplimiento de estos acuerdos. Según el informe elaborado por WorldWatch y CC OO, de seguirse esta tendencia, España aumentaría la emisión de estos gases en un 64%.

Habrà que cotejar estos datos con los que

en su día, no más tarde de comienzos de 2004, haga públicos el ministerio de Medio Ambiente. Pero, teniendo en cuenta que la compra de los derechos de emisión de lo que se está lanzando al aire por encima de los permitido le costará a España unos cuatro mil millones de euros, está claro que resulta más que rentable invertir en el desarrollo de energías renovables como la eólica. Y ello sin contar que hay perjuicios que no cabe valorar sólo económicamente.

Antes se señalaba que, además del avance tecnológico en este tipo de energía, se contaba con otro aspecto a tener en cuenta, y que no era otro que el de la gran extensión costera y los importantes recursos eólicos. En especial cabría reseñar los acrecentados por determinados accidentes geográficos, como el del Estrecho de Gibraltar, que comunica dos mares con distintas condiciones de temperatura, constituyendo una especie de embudo que acrecienta la velocidad de los vientos.



POTENCIAL EÓLICO DE LA PENÍNSULA

Además de centrarse el informe "Viento en popa" en la importancia del fenómeno de los vientos en los puertos, construcciones en las que se podrían instalar estos aerogeneradores, pasa revista a la situación de nuestras costas. Las correspondientes a País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia son de difícil acceso para es-



© Greenpeace/Davison

Además de ser una energía limpia y económicamente rentable, su desarrollo industrial crea empleo. En tierra se han generado cerca de 25.000 puestos, de los que más de 8.000 son directos. La eólica marina crearía otros tantos

tas instalaciones, dadas las características del fondo marino, donde se alcanzan rápidamente grandes profundidades. Sin embargo, se destaca la importancia de los vientos en Galicia, "lo que hace que los emplazamientos deben ser estudiados con interés".

Desde la desembocadura del Guadiana hasta el Estrecho de Gibraltar se encuentra la mejor zona eólica de España. Con amplias extensiones de profundidades inferiores a los cincuenta metros y fuerte vientos, en ella se puede prever la instalación de parques de gran capacidad. El informe calcula que se podría instalar aquí una potencia de 10.000 MW, aunque esa evaluación pueda superarse en el futuro. Greenpeace señala que los aerogeneradores deberían alejarse todo lo posible de la costa ya que hay una importante actividad de pesca de bajura, por lo que insisten además en el con-

sensu que debe establecerse con el sector pesquero a fin de que se valoren detenidamente "la manera en que los aerogeneradores puedan contribuir a desarrollar la vida de ciertas especies en los fondos arenosos donde previsiblemente irían ubicados". Se destaca en esta zona la importancia de las migraciones de los atunes.

Desde Málaga hasta Girona existen diversos emplazamientos en los que es posible instalar parques eólicos marinos. A pesar de que los vientos son menos frecuentes e intensos que en las áreas anteriores, tienen la ventaja de su fácil instalación. Se considera en el informe que los fondos de *Posidonia oceanica* están vedados a estas instalaciones, dado su altísimo valor ecológico.

Tras destacar el importante desarrollo eólico en tierra en las islas Canarias, señala el informe las altas posibilidades de esta zona, donde existen emplazamientos cercanos a algunas costas donde es posible ubicar parques eólicos marinos.

Con el desarrollo ordenado y decidido de actuaciones, y con la evolución tecnológica pertinente, el grupo ecologista insiste en la viabilidad de alcanzar los 20.000 MW hacia el año 2030. No es una utopía. De hecho en Dinamarca ya están trabajando en dos parques eólicos marinos 21 aerogeneradores desde mediados de los 90 que funcionan, según la Asociación danesa de la industria eólica, francamente bien. El siguiente paso más factible será la instalación de un parque eólico en la costa de Copenhague.

A comienzos del presente año, la potencia eólica instalada en todo el planeta superaba los 32.000 MW, cubriendo las presuntas necesida-

Limpia y económica

La demanda de electricidad en España se sitúa en torno a los 35.000 MW, y la valle sobrepasa los 20.000 MW, según se señala en el informe "Viento en popa", elaborado por la organización Greenpeace. Estas cifras ponen de relieve la importancia del desarrollo de la energía eólica marina, ya que entre ésta y la terrestre se puede sobrepasar ese valor mínimo, lo que da idea de la importancia de esta fuente.

Como premisa, se pide un estudio para el desarrollo de esta energía de forma orde-

nada y teniendo muy en cuenta los diversos impactos ambientales que puedan derivarse de la instalación de los parques eólicos marinos. Con esa salvedad, la organización ecologista estima factible alcanzar los 20.000 MW de potencia hacia el año 2030.

El beneficio resulta evidente si se tiene en cuenta que la "emisión promedio de dióxido de carbono en la generación de electricidad española sobrepasa los 400 gr. de CO₂ /kWh, y la entrada con gas natural en ciclos combinados también tiene esa emisión es-

pecífica". Una razón, teniendo en cuenta los problemas señalados en el presente artículo de España con los gases de efecto invernadero, para pensar decididamente en el desarrollo de la eólica marina.

Otra aplicación, en esta misma línea, sería la producción de hidrógeno con eólica marina, "y dirigir este bien a la generación de electricidad en punta o bien a la automoción con pilas de combustible".

Esta energía ha demostrado en tierra que, con el desarrollo industrial que genera, es



des de 40 millones de ciudadanos europeos. Ya es, pues, una realidad. Una realidad por su enorme potencial medioambiental, social y económico, lo que le hace ser una alternativa a los combustibles fósiles y nucleares.

El prometedor presente que se augura a la energía eólica marina sólo será factible si se empieza a trabajar desde ahora realizando, según señala Greenpeace, un plan eólico marino con participación de todos los estamentos de la sociedad; estudios detallados del potencial eólico marino y disponibilidad pública de esos datos; estudios detallados de los emplaza-

mientos y sus implicaciones medioambientales, sociales y económicas; prioridad de acceso a la red eléctrica de la electricidad eólica sobre la proveniente de combustibles fósiles y nuclear; posibilitar, mediante incentivos, el crecimiento de este sector.

Si España es un país puntero y una potencia en energía eólica terrestre, el documento de Greenpeace viene a señalar que también lo puede ser en energía eólica marina. Ahora sólo queda apostar con decisión por energías limpias. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

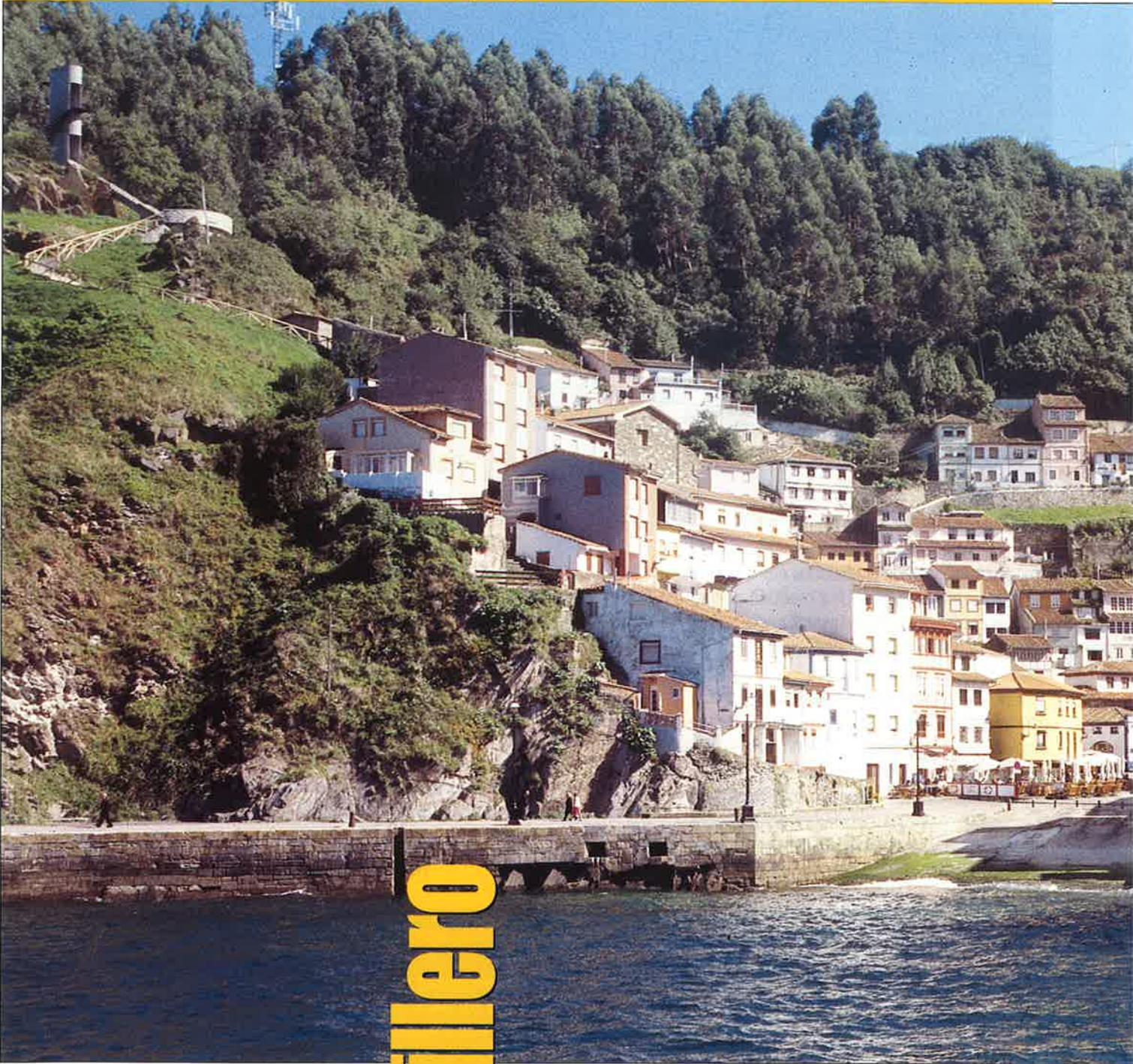
una fuente también de creación de empleo. Son ocho mil empleos directos los relacionados, hoy en día, con la fabricación de componentes, en instalación de parques y en operaciones de mantenimiento, que inducen a un empleo total en torno a las 25.000 personas. Greenpeace señala que en la vertiente marina, debería llevar aparejado unas cifras similares en las costas. Zonas, algunas de ellas, de reconversión industrial, antiguos astilleros u otras actividades con graves problemas de subsistencia, con lo que esta generación de empleo sería doblemente importante.

Podría existir un pero, y es la fuerte inversión necesaria, no sólo en instalación de parques, que la organización ecologista estima en unos 25.000 millones de euros en total. A ello hay que sumar las inversiones en desarrollo tecnológico, planes de seguimiento, etc., lo que elevaría en otros 3.000 millones esa cifra. Son estimaciones que pueden asustar debido a su envergadura, pero no hay que olvidar que la "energía nuclear tiene unos costes de inversión muy superiores por unidad de potencia instalada, y además nos acarrea graves problemas medioam-

bientales, sociales y económicos.

La necesidad de esta fuerte inversión para el desarrollo de la eólica marina queda sobradamente compensada por los beneficios obtenidos. Sin embargo, la más larga vida de las turbinas en el mar, la mayor producción de electricidad, junto al progresivo abaratamiento de los costes para su instalación debido a los avances tecnológicos, hacen que resulte también económicamente rentable en el futuro. Por ello, no resulta gratuito afirmar que esta fuente de energía tiene un futuro muy prometedor. R.G.

Los pescadores asturianos temen que pueda acabar con su caladero



Cudillero

SE OPONE

**a la extracción de
arena de cabo Vidio**

El proyecto de Medio Ambiente de regenerar la playa de San Juan-Salinas con arena extraída de la zona de cabo Vidio ha sido rechazado en pleno por la localidad asturiana de Cudillero. Tanto la cofradía de pescadores como el Ayuntamiento han mostrado su total oposición a este proyecto que podría arruinar, según denuncian, la riqueza pesquera de la zona, ya que se trata de un punto estratégico para su flota artesanal. Cudillero es el puerto con el mayor número de barcos pesqueros de Asturias.



No se oponen a que se deposite arena en la playa de San Juan – Salinas. De hecho, y con el apoyo de los alcaldes de Muros del Nalón y Soto del Barco, el ayuntamiento de Cudillero planteó la posibilidad de que la arena se extrajera del dragado de la bocana del puerto. *En todo caso, como señaló a MAR el patrón mayor de la cofradía de Cudillero, Salvador Fernández, que la arena no se saque del mar. Ni del cabo Vidio ni de ningún otro lugar, ya que afectaría a las zonas de pesca de otros puntos.* Debido a esta oposición el proyecto

lleva parado desde el pasado mes de junio, sin que a día de hoy se sepa qué va a ocurrir, ya que se les mantiene en la más absoluta desinformación, como denuncia el patrón mayor.

Los pescadores se niegan a esta posibilidad por la experiencia de lo que ha pasado en otros lugares y de cómo se ha visto afectada la pesca. El caso de Denia (ver MAR, número 414, marzo 2003), podría ser uno de ellos. Tras los estudios realizados por encargo de los pescadores a la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante, se valoró en un 60% la reducción de la pesca artesanal en los caladeros próximos a la zona regenerada de la Marina, situación que persiste quince años después de haberse realizado. Por ello, los pescadores de Denia no tuvieron dudas cuando conocieron los planes de regeneración de otra playa próxima, la de la Almadraba, y la decisión con la que se opusieron a ese proyecto sus compañeros alicantinos, quizá haya sido otro ejemplo también para los pescadores de Cudillero.

Salvador Fernández destaca el peligro que el proyecto de extracción de arena puede comportar para la pesca artesanal de Cudillero y de los pueblos próximos. *Alteraría el ecosistema y podría acabar con un caladero de gran importancia para la flota artesanal. Allí faenan, especialmente en la costera del calamar, unas 25 embarcaciones, tanto de Cudillero como de localidades cercanas.*

400.000 M³ DE ARENA

En esta zona, donde se prevé la extracción de 400.000 metros cúbicos de arena, se obtiene más de la mitad de las capturas de todo el año, por ello están decididos a impedir que se lleve a cabo este proyecto, a pesar de que desde el Ministerio de Medio Ambiente se les diga que “no cabe esperar la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas al objeto de conseguir impactos no significativos”.

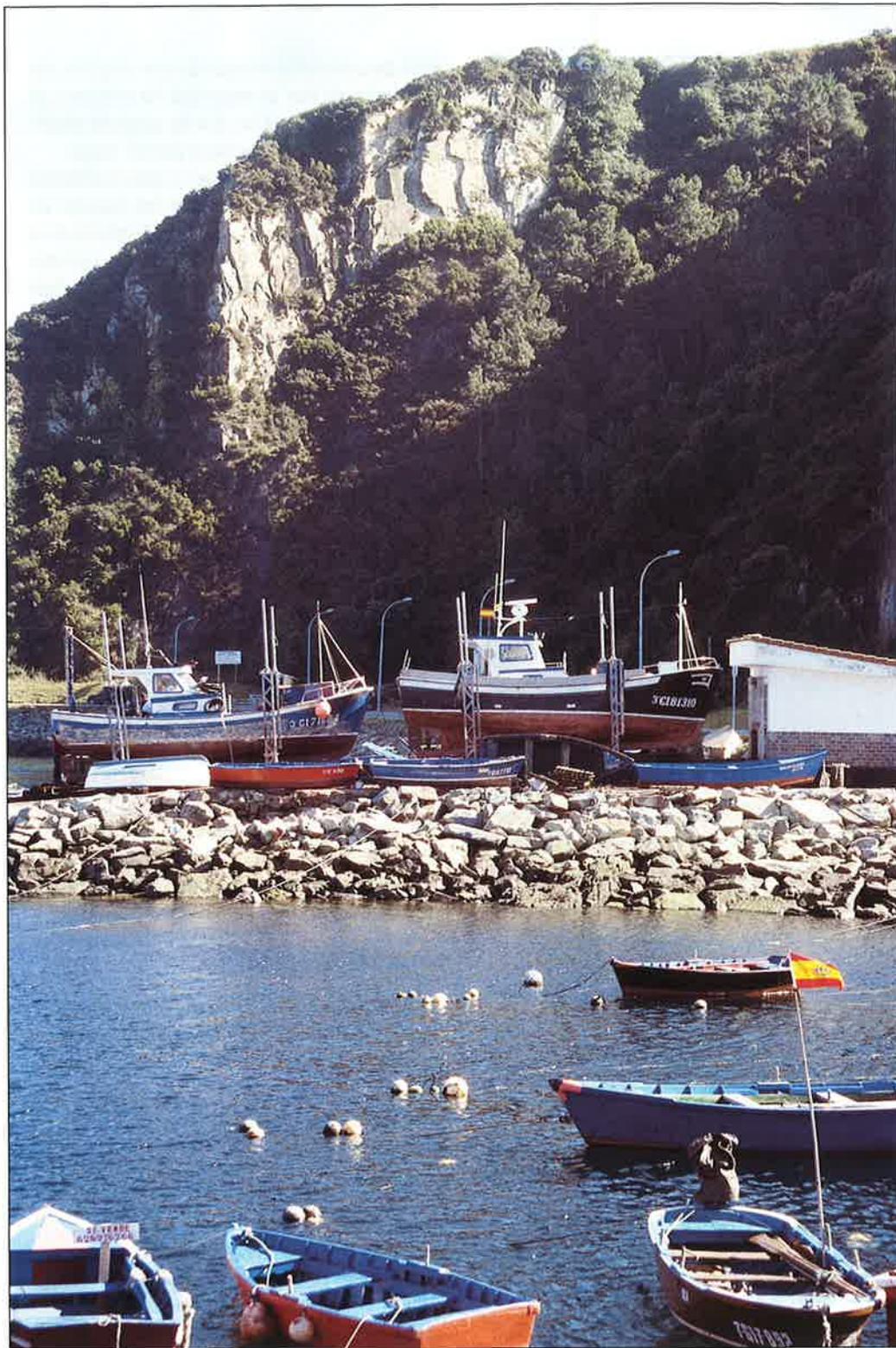
El proyecto de Medio Ambiente prevé la extracción de la arena del yacimiento submarino situado al oeste del cabo Vidio, que tiene una

El proyecto de regeneración de la playa de Salinas extrayendo arena del cabo Vidio, punto estratégico para las pesquerías de la zona, fue rechazado por los pescadores y el Ayuntamiento de Cudillero



Nos oponemos a que se saque la arena del mar. Ni de cabo Vidio ni de ningún otro lugar, ya que afectaría a las zonas de pesca de otros puntos

(Salvador Fernández, patrón mayor de Cudillero)



extensión de algo más de medio millón de metros cuadrados.

El ayuntamiento de Cudillero acordó, con el apoyo unánime de todos los partidos que lo integran, oponerse a que se realice la extracción de arena, y en un Pleno votó en contra del proyecto, de acuerdo con la propuesta realizada desde la Cofradía. Los pescadores no quieren que sólo se tenga en cuenta y se favorezca el potencial turístico de la zona, especialmente si ello va en detrimento de su forma de vida tradicional: la pesca.

Y es que, a pesar de que Cudillero no reúne el potencial pesquero de antaño, ni incluso de hace tan sólo diez años, en que tenía censados cerca de doscientos barcos para la pesca de merluza, esta población no quiere renunciar a sus orígenes. Unos orígenes que se remontan hasta épocas prehistóricas. Y es que, según establece la tradición, sus primeros habitantes fueron pescadores procedentes de otros puertos del Cantábrico. De esta antiquísima tradición pesquera surge el apelativo con que se

conoce a los habitantes de este Concejo: pixuetos, del latín *pix* (pez) y la terminación germánica *otto* (actividad).

Los historiadores señalan que a comienzos del siglo XV la villa estaba consolidada como uno de los principales puertos pesqueros de la fachada marítima asturiana, siendo su flota pesquera una de las mayores de todo el Principado y de las más relevantes del Cantábrico en número de capturas anuales.

Como ha venido siendo la tónica en todo el país, Cudillero ha visto como se ha ido reduciendo su potencial pesquero por el debilitamiento de los caladeros. Ello, unido a la singular belleza de la ubicación de este puerto en un escarpado acantilado, lo que ha constituido un atractivo turístico que siempre ha figurado como punto de obligada visita para quien recorra la costa asturiana, ha hecho que este sector haya aumentado vertiginosamente en los últimos años.

TRADICIÓN PESQUERA

Pero los "pixuetos" no quieren que esta situación haga olvidar su tradición pesquera, ni la importancia que sigue teniendo, a pesar de su reducción en los últimos años. De los 443 pesqueros existentes en Asturias, el 64% de la flota faena con artes menores y proporciona ocupación al 40% de los pescadores de la región. Cudillero es el que más barcos tiene censados, con un total de 71, lo que supone el 16% del total. De estos 71, 47 unidades corresponden a artes menores.

Este peso en el sector pesquero no quieren perderlo, por lo que tienen que proteger sus caladeros y defender la pesca artesanal, y para ello, como señalaba recientemente a un medio de comunicación Salvador Fernández, "no queda más remedio que combatir las artes que esquilman la mar, como el tren de bolos, salvaguardar los caladeros, especialmente los de las doce millas más próximas a la costa, que es donde faena la flota artesanal".

Y en esta línea de protección de sus recursos y su forma de vida es en la que se sitúa su lucha contra la extracción de arena del cabo Vidio. Por el momento la extracción está paralizada, pero si deciden iniciar los trabajos, Salvador Fernández señaló a nuestra revista que no se van a resignar. *Se movilizarán y movilizarán a todo aquél que esté dispuesto a proteger el medio marino.* ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Regeneración de playas

La regeneración artificial de playas es una de las actividades más caras y menos rentables, tanto desde el punto de vista económico como ambiental. Se trata, en definitiva, de realizar un aporte de arena proveniente, por lo general, de yacimientos submarinos. Esta actividad destruye hábitats fundamentales para la conservación del litoral.

Es cara. Según se señala en un informe realizado por la organización ecologista Greenpeace, en 2002 se destinaron 83 millones de euros a obras de regeneración. Se calcula que cada kilómetro de playa regenerada cuesta unos seis millones de euros.

Pero el trabajo no acaba ahí. Las regeneraciones artificiales exigen un mantenimiento constante y nunca son duraderas en el tiempo. Por ello se se-

ñalaba que tampoco son rentables ni una solución al problema. Si una playa ha perdido la arena será porque se ha realizado algún tipo de obra (dique, espigón...) que ha alterado la dinámica marina y, por lo tanto, frenado el depósito natural de arena en la playa. Por lo tanto, al tratarse de arena depositada artificialmente, no se fija a la playa, y el primer temporal se la vuelve a llevar. La mayor parte de estas regeneraciones sólo duran unos cuantos años.

La turbidez provocada tanto por la extracción de la arena como el posterior y continuo arrastre de la misma va a producir alteraciones en ese hábitat y, por lo tanto, incidirá en mayor o menor medida en ese ecosistema, ya que afectará tanto a su flora como a su fauna, llegando en algunos casos a ocasionar su desaparición.

R. G.



La 32 Copa América

El éxito de la candidatura de Valencia, sobre las de sesenta y cinco ciudades, como sede de la Copa América 2007 ya ha empezado a movilizar a las administraciones y el sector privado, a la búsqueda de financiación por unos 500 millones de euros que se dedicarán solamente a infraestructuras.

Recién constituida la sociedad Consorcio Valencia 2007, que integra al Gobierno central, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, ya se han marcado las prioridades de arranque y se buscan patrocinadores para las obras, bajo incentivos fiscales, ya que la Copa América 2007 será "evento de excepcional interés público", según declaración del Gobierno de España.

2007

El grupo Endesa ha dado el primer paso como patrocinador español de la prueba y acompañará en este selecto club a la firma de moda francesa Louis Vuitton, mientras la organización negocia con Rolex, otro más que probable sponsor.

Para la primavera de 2006 han de entregarse las obras del canal y remodelaciones de la dársena interior del Puerto de Valencia, los amarres nuevos e instalaciones de la competición, y todo lo referido a la prolongación de pista del Aeropuerto y mejora de sus terminales.

Aunque la Administración Central no ha podido conceder lo que sería la auténtica guinda del pastel, la llegada del AVE —que no lo hará antes de 2010—, lo que sí puede llegar a la cita de 2007 es el llamado proyecto "Parc Central", consistente en los soterramientos de más de 700.000 metros de vías en todo el casco urbano.

También la línea 5 del Metro de Valencia será ampliada hasta los alcances del Aeropuerto de Manises y el Puerto de Valencia, y, en cuanto al nuevo canal de salida al mar, que tendrá unos 800 metros de longitud, su proyecto ya ha sido remitido por la Autoridad Portuaria de Valencia a

El esfuerzo de las tres Administraciones remodelará la infraestructura de la dársena interior, Metro y aeropuerto



Fomento y es objeto de estudio para la preceptiva declaración de impacto medioambiental.

LA COPA AMÉRICA: COMPETICIÓN PECULIAR Y LUJO EXCLUSIVO

El común de los españoles tiene una visión bastante distanciada de lo que es la Copa América que empieza a inscribirse entre los mejores destinos próximos de las aguas del Mediterráneo. Es una competición tradicional y selecta que, con más de 150 años de historia, añade peculiaridades en sus sistema de funcionamiento y una capa de lujo exclusivo que lo rodea todo.

El 22 de agosto de 1851 se celebró por primera vez un desafío entre el barco estadouni-

dense "América" y los de la flota británica, en un improvisado campo de regatas, próximo a la isla de Wright. La victoria de Estados Unidos hizo cuestión de estado el sostenimiento de este desafío, que defendió en éxito en veintiocho ediciones, desde entonces.

La Copa América cambiaría su reglamento de competición en 1958, admitiendo a otros desafiantes al margen de estadounidenses y británicos, y llegaron los tiempos victoriosos de Australia, Nueva Zelanda y Suiza, que comparten el palmarés con los nortea-

mericanos. Suiza, país sin mar, hizo historia especial con su triunfo, que será precisamente el que defienda en Valencia, ya que la competición es lo que los anglosajones llaman un "match race", es decir, barco contra barco.

Una prueba previa, la Copa Louis Vuitton, en la que participan los veleros desafiantes, se realiza en tres series de regatas, auténtico aperitivo de solera, también. Para dar una idea del interés deportivo/financiero que rodeará esta edición mediterránea de la Copa América, convendrá saber que el presupuesto medio de un equipo competidor es de 50 millones de euros, participar como aspirante al desafío cuesta 40 millones y el precio medio de un barco es de 5 millones de euros.





El proyecto "Balcón del Mar" se reabre

La vieja aspiración municipal de remodelar y abrir la dársena interior del Puerto de Valencia —lo que se conoce como Proyecto "Balcón al Mar"— vuelve con renovados bríos. Por una u otra razón técnica o económica, la alcaldesa Rita Barberá no había podido hacer cristalizar este sueño, de reconvertir unos 600.000 metros cuadrados de antiguos muelles y dársena, y darles salida directa al mar, a través de un canal.

El magnífico pretexto de la Copa América 2007 ha obrado el milagro del nuevo canal, con paso directo al mar, sin necesidad de cruzar la muy transitada zona del puerto comercial.

La histórica obra, que costará más de doscientos millones de euros, es ahora preámbulo obligado en la bienvenida a la Copa América, que si siempre mezcló la competición con el lujo y las altas finanzas, también dejará su impronta física en la geografía más íntima de Valencia.

S. de F.

LAS CIFRAS, A TODA VELA

A la hora de trazar esquemas presupuestarios que se apoyen en la última y 31 edición de la Copa América, que se celebró en Nueva Zelanda, hay que tener en cuenta la favorabilidad que para participantes y espectadores tiene la ubicación en Europa.

Valencia no es sólo una céntrica ciudad occidental, si no que además, los horarios son mucho mejores que los de Nueva Zelanda, lo mismo a favor de la televisión —y su apéndice del patrocinio publicitario— que del seguimiento en directo de las pruebas.

En cualquier caso, y con una presumible corrección al alza, por todos los aspectos apuntados, la próxima 32 Copa América podría generar unos 1.500 millones de euros, o aún más, pensando que se incrementará el número de equipos aspirantes al desafío, y, se piensa superar el número de 100 cadenas de televisión que sirvieron imágenes a 211 países, en la última edición.

En cualquier caso, y con una presumible corrección al alza, por todos los aspectos apuntados, la próxima 32 Copa América podría generar unos 1.500 millones de euros, o aún más, pensando que se incrementará el número de equipos aspirantes al desafío, y, se piensa superar el número de 100 cadenas de televisión que sirvieron imágenes a 211 países, en la última edición.

La organización Consorcio Valencia 2007, tal es la mecánica financiera de la prueba, alquila las instalaciones del Puerto por tres años a America's Cup Management (ACM), y además le paga un canon de 60 millones de euros por ser sede de la Regata, así para empezar.

Un total de 10.000 puestos de trabajo podrían crearse hasta el año 2007 y una ciudad renovada de infraestructura y geografía urbana, serían otro no menos importantes rubros del balance.

ESPALEARAZO INTERNACIONAL

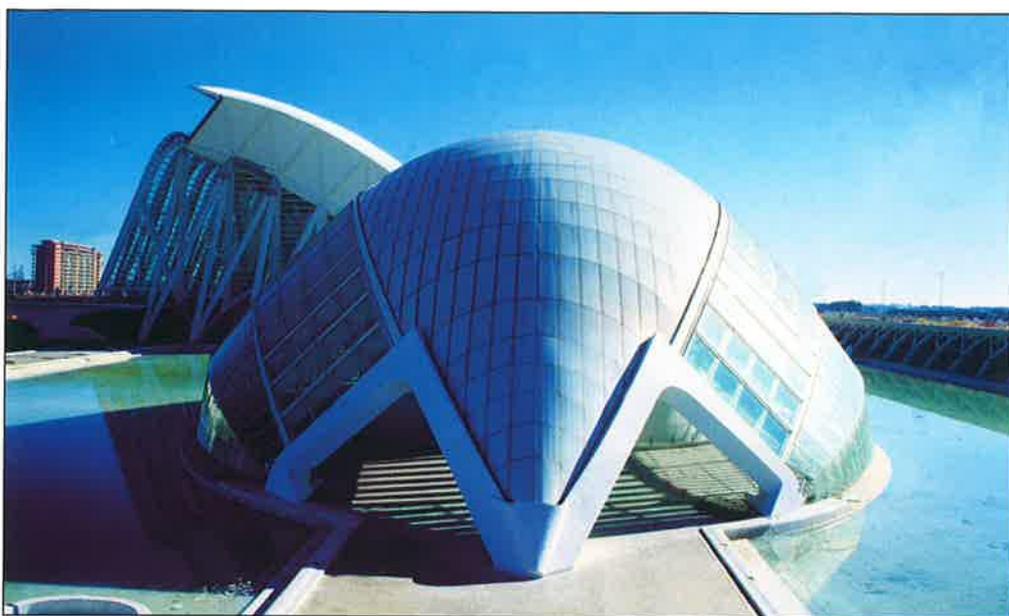
Valencia será la primera ciudad europea en acoger la Copa América, tras más de 150 años de existir esa competición, y España devendrá el cuarto país del mundo —después de Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda— en albergar a la gran embajada de la Vela mundial.

En la elección de la ciudad levantina han sumado aspectos de su capacidad y naturaleza que la convierten en uno de los campos de re-



gatas mejor considerados del mundo. El litoral de Valencia, sin calas ni grandes montañas goza de una climatología excepcional, con un viento térmico del sudeste —el llamado "Garbi"— que sopla entre los 10 y 15 nudos, haciéndolo de forma constante y durante casi todo el año.

La profundidad de las aguas en el litoral valenciano hace que las regatas puedan discurrir muy próximas a la costa, con lo que ello significa desde el punto de vista espectador. Idéntica facilidad y favorabilidad para el espectáculo es el hecho de que en quince minutos se supere la distancia entre los campos de regatas y las instalaciones que acogen a los equipos participantes. No menos favorable es la inexistencia de fuertes corrientes marinas o mareas importantes, cuanto que esta costa dispone así mismo de una excelente visibilidad, con media de 3,8 días de niebla al año.



El Consorcio Valencia 2007 estima unos beneficios superiores a los 1.500 millones de euros y la creación de 10.000 nuevos puestos de trabajo

PROGRAMA DE EVENTOS

Año 2004

Se desarrollarán tres pre-regatas, de las cuales una será en Valencia, en principio, entre el 1 y el 11 de septiembre.

Año 2005

Se desarrollará una pre-regata en Valencia a mediados del mes de mayo.

Año 2006

Dos pre-regatas en Valencia, que serán obligatorias para todos los participantes en la regata de la 32ª edición de la Copa América. Es posible que se realice una tercera regata en la ciudad.

Año 2007

Valencia acogerá en el mes de abril una regata de todos los participantes; de abril a junio la Challenger Selection Series y entre final de junio y principios de julio, la 32ª Match for America's Cup.

Este espaldarazo internacional a Valencia no encuentra a la ciudad ni escasa de tradición náutica ni falta de apoyos expertos para resolver el gran desafío de la organización de la 32ª edición de la Copa América que le ha sido confiada. El Real Club Náutico de Valencia, fundado en 1903, corre con la organización anual del Trofeo Su Majestad la Reina de España de Vela, una de las más importantes del país, y res-

palda su actividad ordinaria con más de 1.200 amarres, 100.000 metros de instalaciones en tierra y 250.000 en agua. Las playas de La Malvarrosa y El Cabañal, "bandera azul en 2002", que quedan enfrente del campo de regatas, serán la grada natural para una completa percepción el espectáculo deportivo. ■

S. DE FRANCISCO

Puertos deportivos, empieza el espectáculo...

El primer tirón de la gran dinámica que la organización de la Copa América 2007 ha despertado en Valencia es la inmediata aprobación del Plan de Puertos Deportivos. He aquí que este proyecto de la Generalitat Valenciana —que permanecía hibernado y había sido objeto de rechazos ecologistas— ha sido inmediatamente dotado con 653 millones de euros, para la construcción de tres grandes puertos deportivos en Peñíscola, El Campello y Santa Pola, la remodelación de otros dieciséis y la creación de unos diez mil amarres.

Por primera vez en la historia, la Comunidad Valenciana sobrepasará en amarres a las de Catalunya y Baleares, con este enérgico tirón constructivo, que ha de llevarse a cabo con ciertas prisas.

Ya hay peticiones y reservas para que, en dos meses, más de doce equipos empiecen sus entrenamientos, probando dos barcos por equipo al menos, y más de cien personas de tripulación y cuatro mil yates han de amarrar en las pruebas previas de clasificación, a las que ya asiste un exigente y refinado público, venido de todas las partes del mundo.

S. de F.

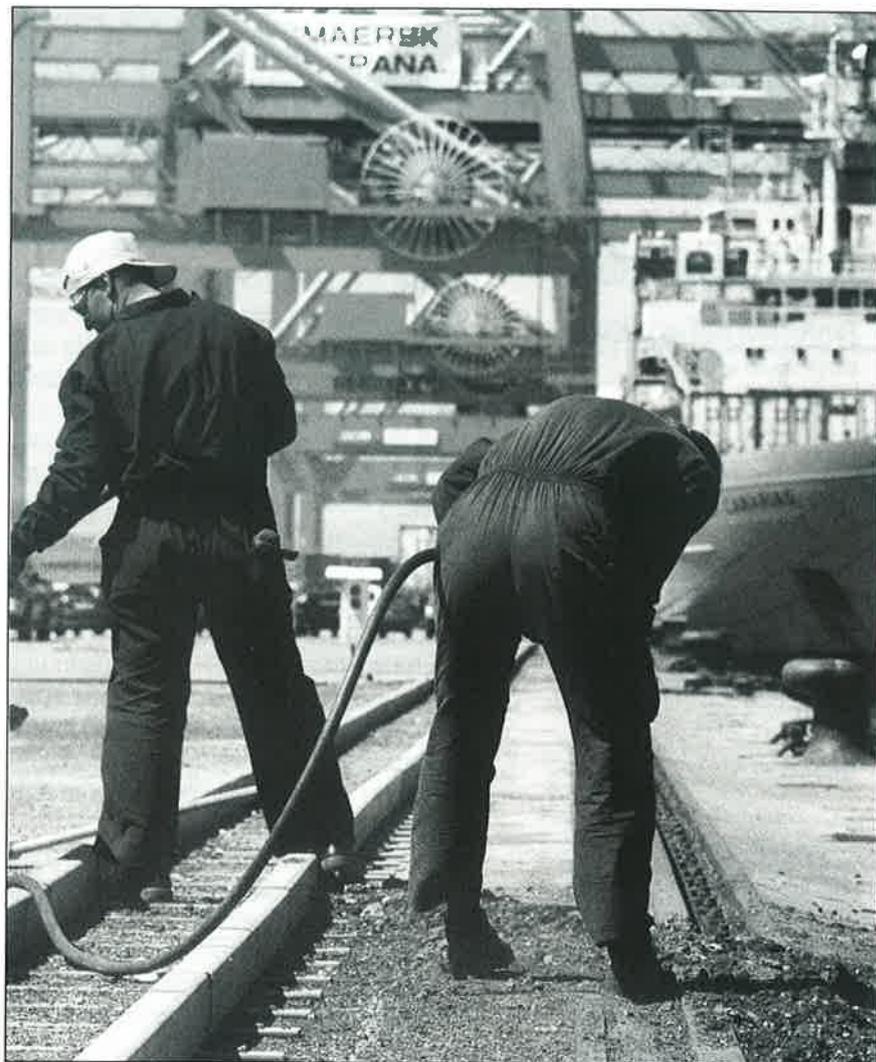
Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**



IZAR

redujo pérdidas en 2003, pese al empeoramiento de la coyuntura

El grupo público de construcción naval IZAR ha registrado una sensible reducción de pérdidas en 2003 y el presidente de la SEPI, Ruiz-Jarabo, declaró que esta trayectoria "hace que pueda pensarse en alcanzar el equilibrio presupuestario". El principal accionista de IZAR, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), apunta a una futura cooperación con astilleros europeos, que sitúe al grupo en el segmento del alto valor añadido, como fórmula de combate al "dumping" de los constructores coreanos.



La próxima firma con la estadounidense FastShip del contrato de buques ultrarrápidos América-Europa (ver revista MAR número 421, noviembre 2003) podría ser el espaldarazo internacional de IZAR, cuyas plantillas se movilizan actualmente por la negociación de su convenio, o la caída en subactividad tras varios meses sin recibir pedidos, si no cuajase el espectacular negocio de la alta velocidad marítima que enlazaría Chicago y Cherburgo semanalmente.

REDUCCIÓN DE COSTES

La constructora naval IZAR cerró balance del pasado año 2003 con unas pérdidas estimadas en 30 millones de euros, lo que supone una reducción —de hasta el 75 por ciento— de las que en 2002 ascendieron a 121 millones.

En la justificación de este balance, el presidente del principal accionista —SEPI— Ignacio Ruiz-Jarabo

aludiría a que "el Grupo va superando las mayores incidencias que en la caída de la contratación supuso la crisis de 2001, y, lo ha hecho a base de reducir costes e internalizar la carga de trabajo al máximo". Destacó también que "a pesar de la crítica situación de los astilleros europeos, IZAR no ha perdido empleo durante 2003 y conserva sus 11.000 trabajadores en las cinco comunidades autónomas —Asturias, Galicia, País Vasco, Andalucía y Murcia— en que opera".

La ocupación media en los centros de trabajo del astillero público fue del 88 por ciento en 2003 y la contratación total, en el referido año 2003, ascendió a 2.800 millones de euros, siendo la facturación de 1.732 millones de euros, pese al negativo signo que para los intereses de la compañía ha tenido la fortaleza del euro sobre el dólar.

Durante este ejercicio IZAR entregó once unidades, una fragata, dos buques gaseros, cuatro dragas, dos remolcadores, un quimiquero y una plataforma petrolífera.



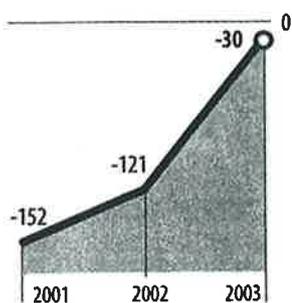
CUOTA DE CONTRATACIONES DE NUEVA CONSTRUCCIÓN (% CGT)

	2000	2001	2002
Corea del Sur	36%	30%	28%
Unión Europea	19%	13%	7%
Japón	26%	33%	37%
China	7%	11%	13%

IZAR 2003

Evolución del resultado

En millones de euros.



FUENTE: Sepi

Los pedidos de los astilleros



Fuente: Gerencia del Sector Naval

CUMPLIR LOS PLAZOS ES ABARATAR COSTES

Para la consejera-delegada de IZAR, Esther Rituerto, "el cumplimiento de los plazos de entrega de buques ha evitado el capítulo de los costes por penalizaciones", que, en el sector naval, tienen especial relieve, y, ello así mismo ha sido posible porque "los distintos centros de IZAR han funcionado coordinadamente, transfiriéndose pedidos entre ellos, una manera de eludir las subcontrataciones, que ha representado un ahorro próximo a los 25 millones de euros, a sumar a otros 18 de gastos generales recortados.

Las sinergias entre los talleres de construcción civil y militar de IZAR han aportado una mejorada base tecnológica para afrontar 2004, un año de incertidumbres y escasez en la cartera de pedidos, de no cuajar el "macro-contrato" de la alta velocidad marítima con la compañía norteamericana FastShip.

El entorno europeo siente gravitar entre sí el impacto del "dumping" surcoreano, pues entre 2000 y 2003 los astilleros de la Unión Europea han pasado de tener un 18 por ciento de cuota mundial a únicamente en 5 por ciento, mientras Corea crecía del 36 al 52 por ciento y Japón posiciones.

UNA FÓRMULA CONJUNTA DE SUPERVIVENCIA EUROPEA

Las autoridades de la SEPI y el Gobierno tienen claro que "la cooperación entre astilleros europeos se impone como fórmula conjunta de supervivencia, al tiempo que crearía un alto segmento de fabricación, al que los constructores asiáticos no podrían acceder ni con sus prácticas fraudulentas". De hecho, ya el Parlamento Europeo se inclinó por este esfuerzo paneuropeo en construcción naval, tal como



se ha hecho en los otros segmentos, de la siderurgia y la construcción aérea, y los gobiernos de Francia y España —son sus buques-insignias respectivos, DCN e IZAR— ya han celebrado reuniones embrionarias de estudios.

Franceses y españoles trabajaron ya juntos en el programa común de construcción del Proyecto de submarino Scorpene, por ejemplo, y DCN e IZAR tienen la común característica de ser grupos públicos, disponer de instalaciones útiles tanto para construcción militar como civil, y, plantilla de aproximada importancia, 13.000/11.000 trabajadores, por lo que sus sinergias o uniones no resultarían especialmente difíciles.

Los casos de Alemania —HDW principalmente— e Italia —Fincatieri— corroborarían el grueso de la operación, por la que también apostarían las fuerzas sindicales, especialmente sensibilizadas en nuestro país, que en los últimos quince meses no recibió ni un solo pedido.

Como una fórmula más de asociación con navieros internacionales IZAR se ha integrado recientemente en la "pull" que opta a la construcción de ocho buques gaseros para la compañía Qatar Gas, que necesita estas unidades de 145.000 metros cúbicos de capacidad

El Gobierno lanza un paquete de ayudas financieras al naval

En el primer consejo de ministros de febrero el Gobierno aprobó un denso capítulo de impulsos financieros a la compra de buques por parte de los armadores, con una línea de crédito por 300 millones de euros, que dotará el Instituto de Crédito Oficial (ICO), otros 215 millones con que se subvencionará al sector y 200 más que irán destinados a créditos blandos para investigación y desarrollo.

El paquete financiero-fiscal se apoya en la infraestructura de cinco ministerios, Ciencia y Tecnología, Hacienda, Fomento, Economía y Asuntos Exteriores, y su planteamiento es generalista, "tratando de reforzar la competitividad del sector español de la construcción na-

val", pero también de oportunidad "para salir al encuentro de las graves dificultades en que el sector ha caído, por la competencia desleal de los astilleros asiáticos y la excesiva apreciación del euro".

El Gobierno quiere respaldar al sector, en un momento en que su peso desciende hasta el 6 por ciento de la carga de trabajo mundial, sumando lo que contratan todos los astilleros europeos, que hace pocos años sostenían una cuota del 30 por ciento. Pero así mismo, los ministerios de Ciencia y Tecnología y Asuntos Exteriores, tienen que obtener de la Comisión Europea las preceptivas autorizaciones para subvencionar.



El grupo público de astilleros trata de eludir la subactividad y las regulaciones de empleo en cinco de sus áreas de construcción civil

para dar salida a sus ingentes reservas de este recurso. El astillero español ha sido preseleccionado como constructor, junto con las compañías noruegas Golar y Bergensen, la danesa AP Möller y la belga Exmar.

El referido emirato dividirá este encargo de supergaseeros en varias fases, la última de las cuales podría ampliar el pedido a 26 buques, los ocho últimos de 215.000 metros cúbicos de capacidad.

POR LA MODERACIÓN SALARIAL

La consejera-delegada de IZAR, Esther Rituerto ha debido de reconocer que la falta de carga de trabajo en los astilleros civiles del Grupo puede abocar a las regulaciones de empleo, todo ello en un momento crítico para la imagen externa de la compañía. Los sindicatos han planteado unos tres meses de paros y movilizaciones, que vienen desarrollándose con la tradicional virulencia de este sector.

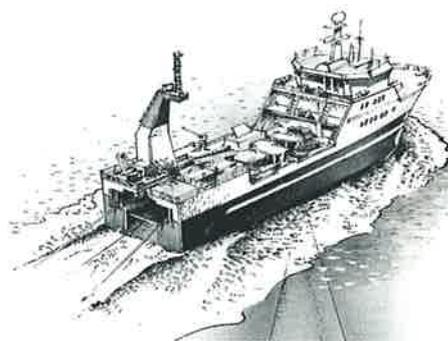
Los sindicatos reclaman una subida salarial del 6,8 por ciento para la firma del atascado convenio colectivo, justificándola en sucesivas acumulaciones de congelación en los últimos años, y, no se han avenido a un arbitraje independiente que postulaba la empresa.

Para Rituerto, "las centrales sindicales plantean unas exigencias económicas que situarían a la empresa en la rampa de lanzamiento hacia su ruina", lo que traducido a números significa que "acceder al aumento salarial que deman-

dan los sindicatos representa encarecer nuestros barcos en un 1,5 por ciento...".

Pero el fondo de las protestas raya también en el clima de subactividad por carencia de pedidos para las instalaciones de Gijón, Sestao, Sevilla, Puerto Real y San Fernando, que tienen a sus plantillas prácticamente ocupándose de conservaciones y limpiezas, o —como en el caso de la antigua Astano, con 1.100 trabajadores sin actividad alguna desde hace seis meses— sin vislumbres de contratación, según una respuesta parlamentaria a instancias del diputado del BNG, Francisco Rodríguez, o impresiones concretas de los responsables estatales del Metal de CCOO y UGT, Felipe López y Carlos Romero.

La consejera-delegada de IZAR, Esther Rituerto opina que con la estrechez de márgenes con que construye actualmente el Grupo, "o se accede a la moderación salarial para salir del atasco o se aleja definitivamente el propósito común de situar a la empresa en el equilibrio financiero que se persigue desde finales de 2000, sin éxito". ■



S. DE FRANCISCO

Dado que el paquete se refiere al cuatrienio 2004-2007 también se contemplarán otro tipo de negociaciones de apoyo al sector naval con las autoridades de la Unión Europea "para definir el mecanismo de financiación". Lo cierto es que Ciencia y Tecnología destinará, en este referido período, 215 millones de euros como ayuda directa o subvención a los armadores que encarguen barcos, dinero procedente del Programa Profit.

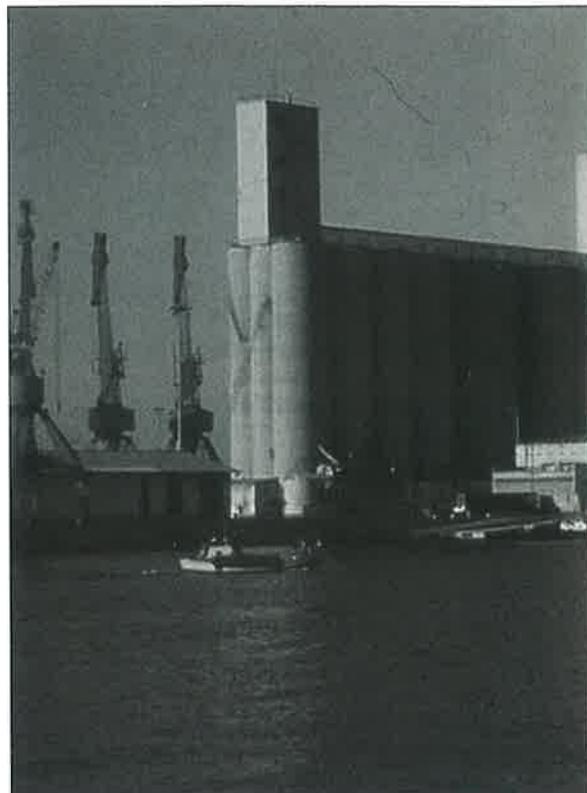
Durante el mismo cuatrienio se dotarán créditos por un valor total de 200 millones de euros, con destino a investigación y desarrollo en el sector naval, a amortizar en 15 años y a interés cero. La contrapartida fiscal vendrá de parte del Ministerio de Hacien-

da, que aplicará los incentivos previstos en la Ley de Impuesto de Sociedades, y, el Ministerio de Economía encargará a la Compañía de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE) que asegure —por cuenta del Estado— los riesgos comerciales derivados de incumplimientos.

El grupo de astilleros públicos IZAR, que comprendería el 70 por ciento de la capacidad productiva naval española y el 50 por ciento de la facturación de este sector, es el principal beneficiado del despliegue de este tipo de medidas financiero-fiscales.

S.F.

El Ente Puertos del Estado ha establecido un nuevo máximo al alcanzar los 380,3 millones de toneladas. Esta cifra representa un incremento medio del 3,8 por ciento respecto al año anterior y cierra una década de aumento constante en el tráfico que ha pasado de los 260 millones de toneladas de 1994 hasta los 380,3 millones del pasado ejercicio. Por segmentos, el transporte de mercancías general lidera los tráficos con un volumen de 138,7 millones y por autoridades portuarias Bahía de Algeciras, un año más, encabeza el movimiento de mercancías con 60,8 millones.



El balance final del 2003 del ente público Puertos del Estado, coordinador de las 27 Autoridades Portuarias que gestionan los 50 puertos de interés general, ha alcanzado los 380,3 millones de euros estableciendo un nuevo récord histórico. Este incremento anual además, cierra una década en la que el tráfico ha experimentado constantes subidas mostrando el dinamismo de este sector. La cuenta de resultados de las autoridades portuarias ha producido unas ganancias cercanas a los 212 millones de euros, siendo el puerto de Barcelona con 31,07 millones de euros el que mejor resultados presenta.

Bahía de Algeciras, como en ejercicios anteriores lidera los tráficos con 60,8 millones de toneladas. Esta cifra supone un incremento del 10% respecto a 2002 y afianza su posición de liderazgo portuario en el Mediterráneo occidental. Barcelona, que pasa de los 32,9 millones de toneladas a los 35,7, mantiene la segunda posición con un incremento del 8,4%. La tercera posición es para Valencia, que ve

Los puertos del Estado establecen un nuevo

MÁXIMO HISTÓRICO



incrementados sus tráficos en un 7%, pasando de los 32,8 millones de toneladas del pasado ejercicio a los actuales 35,3. Tarragona con 29 millones de toneladas y Bilbao con 28 millones se colocan en el cuarto y quinto puesto por volumen de movimientos. De los cinco puertos de nuestro país que lideran el tráfico portuario, únicamente Tarragona ha sufrido descenso del tráfico respecto al ejercicio pasado.

Por incremento en el porcentaje del tráfico en relación con el año 2002 destaca la Autoridad Portuaria de Las Palmas con un 15,3%, que alcanza los 21,3 millones de toneladas; Avilés, con un 14,6%, que consigue un volumen de 4,7 millones; Pasajes, con un 10,3% y una cifra de 5,9 millones de toneladas.

El otro lado de la moneda lo representan las autoridades portuarias de Ceuta, Melilla y Marín (Pontevedra). La primera, ha sufrido un retroceso severo (23,1%) al pasar de 2,4 millones de toneladas a poco más de 1,8 millones. La segunda ha retrocedido más del 8% y queda en 772 toneladas y, finalmente, Marín sufre un recorte en el tráfico portuario del 12% cerrando su ejercicio con 1,76 millones de toneladas.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Por comunidades Autónomas Andalucía tiene un papel destacado con 99,2 millones de toneladas transportados, que suponen el

26,1% del total nacional. Bahía de Algeciras es lógicamente el motor de la comunidad. Cataluña, como ha sido habitual en otros ejercicios, se coloca en segunda posición en cuanto a tráficos con 65 millones (17% del total). Barcelona, a parte de ser la segunda autoridad por volumen, se ha consolidado como puerto de referencia en el tráfico de cruceros en Europa al alcanzar 1 millón de visitantes que llegan a la capital condal utilizando este transporte. Tarragona, el segundo puerto catalán, a pesar de haber sufrido un retroceso en el volumen de tráfico total, se sitúa en el segundo puesto por movimiento de graneles líquidos con 17,9 millones de toneladas.

La Comunidad Valenciana ocupa la tercera posición en tráfico total con cerca de 49 millones de toneladas que representan el 12,8%.

Bahía de Algeciras lidera los tráficos con 60,8 millones de toneladas

TRÁFICO PORTUARIO (Tn)			
Autoridad Portuaria	2002	2003	Variación
B. Algeciras	55.275.631	60.837.306	10,6
Barcelona	32.994.019	35.511.689	7,63
Valencia	33.017.518	35.332.817	7,01
Tarragona	29.735.931	29.023.633	-2,40
Bilbao	26.259.103	28.099.276	7,01
Cartagena	22.094.485	21.300.792	-3,59
Gijón	20.526.022	19.158.330	-6,66



Barcelona lidera los resultados con 31,7 millones de euros de beneficio

Los puertos canarios, situados en la cuarta posición, han movido 39,3 millones de toneladas y han transportado a cerca de 6 millones de pasajeros. El quinto lugar lo ostentan los puertos vascos con 34 millones de toneladas.

EL TRÁFICO POR SEGMENTOS

Por segmentos, la mercancía general se coloca en el primer puesto por volumen al alcanzar los 138,7 millones de toneladas, que suponen el 37,8% del total. De esta forma, por primera vez, este segmento lidera el tráfico portuario relegando al tráfico de graneles líquidos a la segunda posición con 130,9 millones de toneladas, que suponen el 35,65% del total. El tercer puesto es para los graneles sólidos con 97,63 millones de toneladas y el 26,58%.

El tráfico de mercancía general, el tráfico que mayores ingresos genera en los puertos, ha alcanzado un 37,77% colocándose en la primera posición entre los tráficos en el conjunto del sistema portuario con 138,8 tonela-

das. A esto hay que añadir que, de este total, 92,5 millones de toneladas son mercancías generales que viajan en contenedores, lo que supone un 67% del total. Otro aspecto positivo que se desprende de los datos presentados por Puertos del Estado es que el tráfico en contenedores ha superado los 9 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), de los cuales cerca del 42,7% fueron contenedores en tránsito (descargados en puertos españoles con destino a terceros países). Según los datos, el transbordo de mercancías y contenedores está creciendo de manera vertiginosa en estos últimos años, confirmando la ventajosa posición de nuestros puertos como plataforma logística en las principales rutas marítimas alrededor del mundo.

Respecto al movimiento de mercancías el puerto de Bahía de Algeciras lidera el segmento con 32,4 millones de toneladas seguido por Valencia con 27,9 millones. En ambos casos el crecimiento experimentado respecto al ejerci-

MERCANCÍA GENERAL (Tn)

Autoridad Portuaria	2002	2003	Variación
B. Algeciras	28.913.945	32.460.490	12,27
Valencia	25.393.299	27.934.269	10,01
Barcelona	19.290.741	20.917.484	7,01
Las Palmas	10.497.834	13.089.158	24,68
Bilbao	7.873.372	8.048.000	2,22
Baleares	7.109.156	7.502.742	5,54
S. C. Tenerife	6.171.962	6.509.900	5,48

GRANELES LÍQUIDOS (Tn)

Autoridad Portuaria	2002	2003	Variación
B. Algeciras	19.497.618	21.462.256	10,08
Tarragona	17.492.297	17.922.667	2,46
Cartagena	17.160.962	16.525.053	-3,71
Bilbao	13.125.429	15.662.945	19,33
Huelva	10.867.027	11.317.529	4,15
Barcelona	9.930.156	10.159.371	2,31
S. C. Tenerife	8.606.737	8.877.440	3,15



cio anterior es superior al 10%. El puerto de Barcelona se sitúa en tercera posición con 20,9 millones de toneladas y un ascenso porcentual del 8,4. En este capítulo hay que destacar el aumento de la autoridad portuaria de las Palmas que con un incremento de cerca del 25% se sitúa en cuarta posición con más de 13 millones.

El puerto de Bahía de Algeciras vuelve a colocarse a la cabeza en cuanto a mercancías transportadas en contenedores TEUs, ya que de los 9 millones totales ha movido 2,5 millones. Valencia con casi 2 millones se sitúa en segunda posición y Barcelona con 1,65 millones en tercer lugar. En este tipo de tráfico estos tres puertos acumulan cerca del 70% del tráfico.

El tráfico de graneles líquidos se sitúa por primera vez en segunda posición en cuanto al volumen total de tráfico con 130,9 millones de toneladas que representan el 35,65%. Este segmento, pese a experimentar una subida del



Cuenta de resultados

La cuenta de resultados de las 27 autoridades portuarias de nuestro país produjo durante el 2003 un beneficio de 211,9 millones de euros. Estos resultados como muestra la lista no tienen una relación directa con el volumen total de tráfico, aunque los puertos más importantes por movimiento de mercancías acostumbran a estar en lugares relevantes. Así, la Autoridad Portuaria de Gijón que ha sufrido el descenso de sus movimientos en más de un 6,6% se coloca en la sexta posición en cuanto a los beneficios al cerrar el 2003 con cerca de 12 millones de euros.

● Barcelona:	31,7 millones de euros.
● Valencia:	31,07 m. €
● Algeciras:	24,23 m. €
● Baleares:	14,44 m. €
● Las Palmas:	13,35 m. €
● Gijón:	11,8 m. €
● Huelva:	10,56 m. €
● Bilbao:	10,38 m. €
● Cartagena:	8,99 m. €
● Castellón:	8,22 m. €
● Almería:	7,79 m. €
● Tarragona:	6,39 m. €
● Vigo:	6,29 m. €
● Melilla:	5,9 m. €
● A Coruña:	4,83 m. €
● Santander:	4,67 m. €
● Alicante:	4,23 m. €
● Ferrol-San Cibrao:	3,03 m. €
● Cádiz:	1,76 m. €
● Tenerife:	1,69 m. €
● Avilés:	1,51 m. €
● Sevilla:	1,41 m. €
● Villagarcía:	1,36 m. €
● Pasajes:	0,82 m. €
● Marín:	0,74 m. €
● Ceuta: -	0,63 m. €
● Málaga: -	4,7 m. €

GRANELES SÓLIDOS (Tn)

Autoridad Portuaria	2002	2003	Variación
Gijón	18.143.291	16.916.942	-6,76
Tarragona	10.848.111	9.558.660	-11,89
Ferrol-San Ciprián	7.626.424	7.595.784	-0,48
Almería-Motril	5.868.380	6.122.573	4,33
Huelva	6.504.217	6.042.737	-7,10
Valencia	5.797.755	5.433.094	-6,29
Cartagena	4.184.414	4.012.102	-4,12

PESCA FRESCA (Tn)

Autoridad Portuaria	2002	2003	Variación
Vigo	82.605	88.089	6,64
B. Cádiz	39.202	32.180	-17,91
A Coruña	25.433	24.307	-4,43
Avilés	14.552	14.990	3,01
Pasajes	11.900	12.424	4,40
Castellón	8.840	9.052	2,40
Marín Pontevedra	6.434	6.013	-6,54

Las Palmas lidera el incremento en tráficos con un 15,3%



Los puertos de titularidad estatal recibirán 2.258,3 millones en inversiones

Los Presupuestos Generales del Estado para el presente año prevén una inversión de 928,5 millones de euros a los que hay que sumar los 1.329,8 millones previstos que invertirá la iniciativa privada. Por comunidades, los puertos andaluces recibirán más de 402,2 millones de los cuales 221,5 procederán de la iniciativa privada. Bahía de Algeciras será el puerto que más inversiones recibe al sumar 111,7 millones, prácticamente el 50% de total en Andalucía.

Los puertos de la Comunidad Valenciana ocupan la segunda posición por inversiones con 397,1 millones, de los cuales cerca del 70% del total proceden de capitales privados que invertirán en la mejora de los puertos.

Cataluña se sitúa en la tercera posición con unas inversiones de 392,9 millones, seguida de cerca por Galicia con 330 millones.

Las autoridades portuarias de Ceuta y Melilla cierran la lista por volumen de inversiones con 16,2 y 8,7 millones respectivamente.

ANDALUCÍA	402.251.000	MELILLA	8.717.000
Pública	180.679.000	Pública	8.717.000
Privada	221.572.000	Privada	449.000
CANTABRIA	60.552.000	MURCIA	225.756.000
Pública	17.272.000	Pública	39.432.000
Privada	43.280.000	Privada	186.324.000
CEUTA	16.273.000	VALENCIA	397.153.000
Pública	11.700.000	Pública	115.288.000
Privada	4.573.000	Privada	281.865.000
CATALUÑA	392.962.000	PAÍS VASCO	81.872.000
Pública	160.736.000	Pública	39.610.000
Privada	232.226.000	Privada	42.262.000
GALICIA	330.047.000	P. ASTURIAS	107.362.000
Pública	114.125.000	Pública	67.437.000
Privada	215.922.000	Privada	39.925.000
ILLES BALEARS	58.716.000		
Pública	38.228.000		
Privada	20.488.000		
		TOTAL	
		(pública + Privada)	2.258.318.000

3,5% respecto al ejercicio anterior se ha visto superado por el tráfico de mercancías. En este capítulo Bahía de Algeciras también se encuentra en la primera posición con 21,46 millones de toneladas, seguido por Tarragona con 17,9 millones de toneladas y Cartagena con 16,5 millones. El buen comportamiento de

la economía y el consumo han incrementado la demanda de crudo y gas natural. Las posiciones de los puertos se mantienen, aunque hay que subrayar que mientras que Bahía de Algeciras y Tarragona suben un 10% y un 2,4% respectivamente, Cartagena sufre un descenso del 3,7%.

En tercera posición respecto al volumen total de tráficos están los graneles sólidos que sufren un retroceso del 3,33% pasando de los 101 millones de toneladas de 2002 o los 97,6 millones del presente ejercicio. Esta cantidad representa el 26,6% del total. La autoridad portuaria de Gijón se encuentra en la primera posición con 16,9 millones de toneladas, a pesar de sufrir un retroceso del 6,7% debido en parte a la conflictividad laboral de los trabajadores portuarios en este puerto que han impedido que se realizaran las cargas y descargas con normalidad especialmente durante el último trimestre del año pasado. El puerto de Tarragona está en segunda posición en este segmento con 9,5 millones de toneladas seguido por Ferrol-San Ciprián con 7,6 millones. Estos dos puertos, como Gijón, también sufren caídas porcentuales en el volumen de graneles sólidos transportados.

El tráfico de pesca fresca continúa con su tendencia descendente. Si el ejercicio de 2002 cerraba con una variación negativa del 2% respecto de 2001, el pasado año la caída fue del 8% pasando de 265 mil toneladas a 244 mil. Como en otros segmentos se da una concentración de los movimientos en pocos puertos debido a la especialización que se va produciendo. Así, Vigo con más de 88 mil toneladas, Bahía de Cádiz con 32 mil y A Coruña con 24 mil suponen más del 60% de la pesca fresca descargada. Vigo continúa incrementando el movimiento de pesca fresca mientras que prácticamente el resto de puertos ven como sus porcentajes retroceden. Los puertos gallegos realizan más del 50% del movimiento total de la pesca fresca con 122.184 toneladas. ■

J.M.S.



España **MANTIENE SU RECHAZO** a la propuesta comunitaria

La Comisión de la Unión Europea ha hecho una nueva propuesta complementaria al acuerdo logrado el pasado mes de octubre sobre la limitación del esfuerzo pesquero en las aguas al noroeste de la UE que se hallan entre las islas Canarias, Azores, el norte y el noroeste de Irlanda y el Reino Unido donde se incluye también el llamado "box irlandés". Esta zona se conoce como las aguas occidentales.

España se negó en su día a aceptar el compromiso comunitario y, de acuerdo con el conjunto del sector, presentó un recurso ante el Tribunal de Justicia con considerar que se daba un trato discriminatorio a la flota española.

Sobre el papel, Bruselas considera que con este acuerdo se pone fin a un período discriminatorio para determinadas flotas como las de Portugal y España que en los años precedentes sufrían restricciones derivadas de los compromisos suscritos en el Tratado de Adhesión. Estas limitaciones finalizaron sin embarco en 2002 una vez finali-

zó el período transitorio.

El nuevo régimen aprobado por Bruselas supone asignar el esfuerzo pesquero a cada Estado miembro basado en kilovatios en función de la actividad ejercida por cada flota entre los años 1998 y 2002. Para España se trata de un período de referencia inadmisibles en cuanto durante esos años la flota tuvo restringido su acceso a esas aguas. Este nuevo régimen se aplica

para los barcos con más de 15 metros de eslora y el esfuerzo se mide en kilovatios-día. La misma política se aplicará también a los barcos con más de 10 metros de eslora en una nueva zona biológicamente sensible al suroeste del antiguo Box irlandés donde España tuvo restringido su acceso hasta 2002.

En aguas del noroeste, Bruselas plantea un total de 279,1 millones de kilovatios al día para especies demersales, 15 millones para vieiras y 7,1 millones para la pesca de centollos. De esa cifra, a España se propone una asignación de 90,7 millones de kilovatios para especies demersales, 380.000 para vieiras y 2,9 millones para centollos.

En la nueva zona sensible, sobre un total comunitario de 26,3 millones de kilovatios-día, la asignación para España sería de 2,6 millones.

Estas posibilidades de pesca se traducirán en un determinado número de barcos con presencia en la zona, cifra que no responde a la potencia de la flota española en esas aguas. ■

Bruselas sigue tomando como referencia el esfuerzo pesquero de cada Estado miembro entre 1998 y 2002

La Federación Española de Organizaciones Pesqueras (Feope), según acuerdo de su última junta general, ha reclamado a la Administración la puesta en marcha de medidas que permitan la competitividad de las flotas de altura y gran altura que faenan en caladeros lejanos frente a las flotas de terceros países. Para los responsables de esta organización pesquera, si no se toman medidas en esta dirección, el futuro de estos barcos bajo pabellón comunitario tiene los días contados y lo más probable es que siguieran operando bajo pabellones de otros países.



Las flotas de altura y gran altura

PIDEN APOYOS para competir

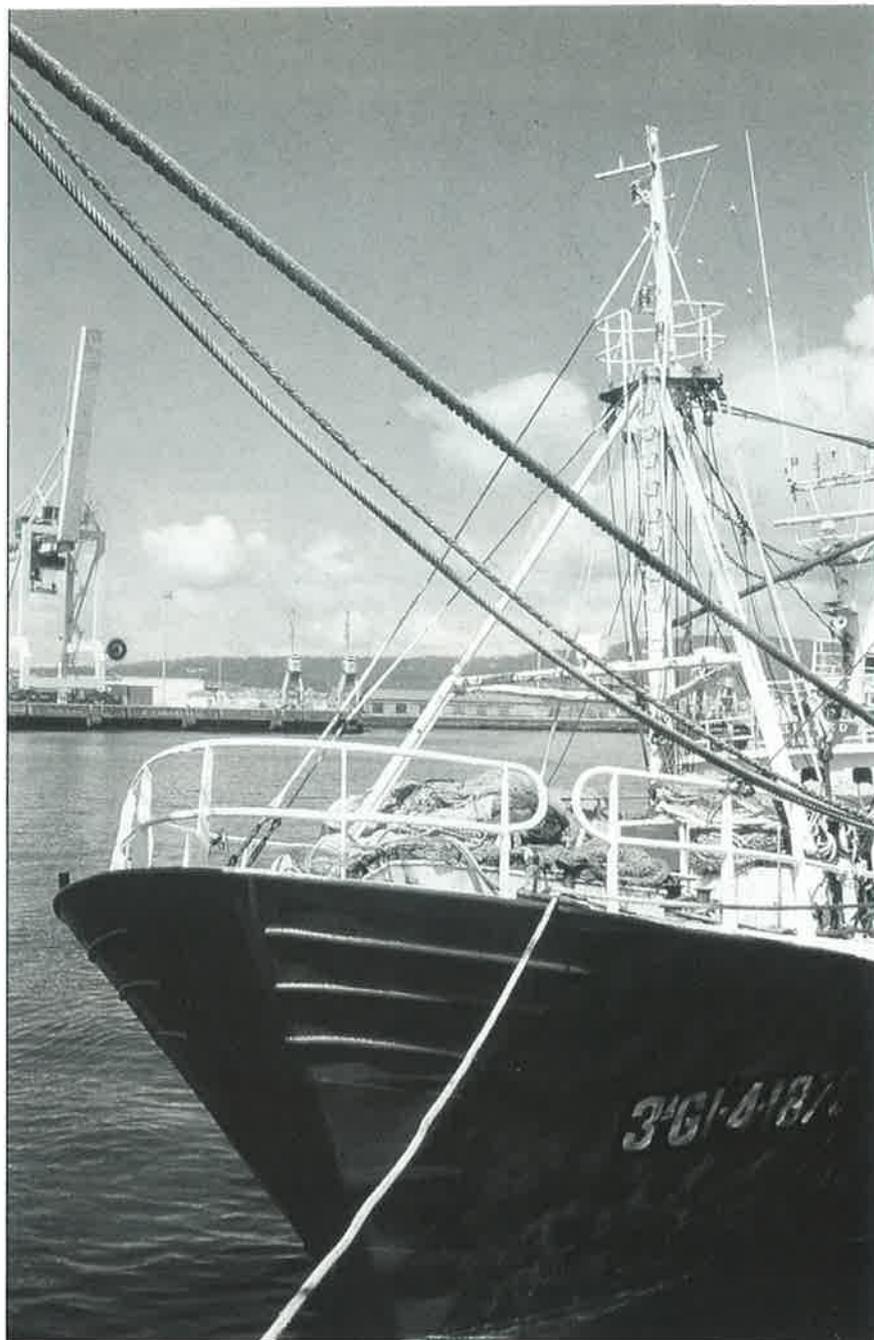
Para los armadores, no tiene sentido que flotas que compiten en los mismos mercados a la hora de comercializar sus capturas, deban pescar con diferentes exigencias y costes, lo que hace imposible la competitividad de las mismas.

El coste de producción de una empresa atunera ubicada en Taiwan asciende a unos 228 dólares por tonelada de atún mientras si se trata de una empresa atunera española ese coste se elevaría a 600 euros tonelada según los datos manejados por el sector.

En la actualidad una gran parte de la flota española de altura y gran altura faena en aguas fuera de la Unión Europea cuya gestión se halla regulada por las correspondientes Organizaciones Regionales de Pesca. Para Feope no tiene sentido que mientras barcos pertenecientes a otros países deben seguir unas determinadas



reglas de juego para operar en esas aguas, las flotas comunitarias deben seguir unas normas mucho más estrictas en su actividad lo que las coloca en una situación de desventaja a la hora de competir en los mismos mercados. Feope reconoce que el estado de los recursos en esas aguas en muchos casos es bastante preocupante y que en otros están llegando incluso al máximo de su explotación. Pero, para solventar esas circunstancias, se considera que las soluciones no se hallan en medidas muy estrictas para las flotas comunitarias, sino un mecanismo de gestión responsable para todas las flotas que operen en esas aguas. Esta organización pesquera señala que en muchos casos se han encontrado incumplimientos graves por parte de las flotas de otros países que faenen en los mismos caladeros, lo que supone una competencia desleal al llegar a los mismos mercados los mismos productos a precios mucho más



bajos. "Como con secuencia de todo ello, señala Feope la flota pesquera española debe competir en su propio mercado con flotas que cada vez tienen más fácil su acceso al mercado de la Unión Europea, pero a las que no se les exige los mismos requisitos que a la flota española"

Para los armadores, esta situación de exigencias diferentes en la gestión de los caladeros, se suma a las diferencias de costes de explotación de las flotas comunitarias respecto a las de otros países, lo que puede provocar paulatinamente la desaparición de la flota. Los barcos españoles deben cumplir una serie de exigencias que suponen una serie de costes añadidos que no tienen las flotas que tienen controles mucho más suaves o simplemente que operan sin control. Estas mayores obligaciones que afectan a las flotas comunitarias están relacionadas con la navegación marítima, con la seguridad e higiene en el trabajo, control sobre acti-

La junta general de Feope teme una extinción progresiva de la misma si no se adoptan medidas urgentes



El coste de producción de una tonelada de atún para una empresa comunitaria es de 600 dólares, mientras para un barco abanderado en Taiwan es sólo de 200 dólares

vidades de pesca, condiciones sanitarias de la producción, protección del medio ambiente, protección social de los trabajadores y obligaciones de tripulaciones mínimas comunitarias.

Los armadores señalan ser conscientes que el futuro de los recursos pesqueros en el mundo pasa por una explotación racional y responsable de los mismos, pero se reconoce que la proliferación de banderas en países con escasos controles sobre la actividad de las flotas puede desembocar a una sobreexplotación de los mismos por pesca ilegal e incumplimiento de las reglas de juego marcadas por la Organizaciones Regionales de Pesca. El sector se lamenta que, si no se pone orden en el conjunto de esta situación, muchos armadores comunitarios se pueden ver abocados para asegurar su supervivencias, a abandonar la bandera comunitaria y ubicar sus barcos en otros países para pescar en igualdad de condiciones que el resto.

Ante esta coyuntura, para los armadores, la única salida es que se articulen medida capaces de reducir costes y lograr unas flotas competitivas. El sector advierte que desde 2008 estarán eliminados todos los aranceles a las importaciones de pescado procedentes de terceros países. De acuerdo con esta situación, se reclama las habilitación de medidas que contribuyan a aliviar los costes derivados de su aplicación.

Para compensar esos mayores costes de explotación, los armadores concretan sus peticio-





nes a las diferentes administraciones en los siguientes puntos: reducciones fiscales, reducción de la base imponible sobre beneficios, amortizaciones aceleradas, exención por reinversión en venta de buque, reducción de costes salariales mediante reducción de cargas en seguros sociales a marineros de la UE en buques de la UE y reducción impositiva sobre ingresos de marinos UE en buques de la UE.

Para los armadores, estas medidas deberían recibir el respaldo del gobierno a la vista de las condiciones que existen en el mercado y el comportamiento de la flota en los últimos años. Estas causas las concretan los armadores de Feope en los siguientes puntos:

- Existencia de una liberalización en el sector de la pesca con apertura total a las importaciones de terceros países como México, Chile o Mercosur así como por la existencia de acuerdos preferenciales con otros muchos países.

- Declive de las flotas comunitarias den relación con otras de pabellones exteriores por la falta de competitividad. Reducción al mínimo del falseamiento de la competencia entre los Estados miembros. Al faenar los buques de altura siempre en alta mar o en aguas de terceros países, no pueden perjudicar al resto de la flota comunitaria ni, por tanto, falsear la competencia.

- Salvaguarda del empleo, tanto en mar como en tierra en una relación de uno a cinco.

- Finalmente, para los armadores el mantenimiento de flotas con pabellón español sería una mayor garantía para la aplicación de los principios de pesca responsable y de protección de los recursos, así como para la protección social de los trabajadores.

En opinión de los armadores, a estos problemas provocados por las condiciones ventajosas en que pueden desarrollar su actividad pesquera las flotas de terceros países, se añade la nueva política comunitaria en materia de estructuras para el sector de la pesca que ha puesto fechas a corto plazo para acabar con todo tipo de ayudas excluyendo además ya de las mismas a los barcos con más de 400 GT. Para el sector, Bruselas se debería replantear esta política que solamente puede suponer una progresiva extinción de la misma. ■



Entró en servicio, en Barbate, el pasado mes de julio

MÁS DE 550 ENFERMOS FUERON ATENDIDOS POR LA AMBULANCIA DE SOPORTE VITAL AVANZADO

Un total de 556 pacientes fueron atendidos durante el segundo semestre de 2003 por la ambulancia de soporte vital avanzado que el Instituto Social de la Marina puso en funcionamiento el pasado mes de julio en el centro sanitario que este Organismo tiene en la localidad gaditana de Barbate y que depende de la dirección provincial del ISM en Cádiz.

Según los datos facilitados por la Dirección Clínica Provincial, 346 de esos pacientes fueron atendidos en su domicilio, 163 lo fueron en la Casa del Mar, 19 fueron trasladados al Hospital Universitario de Puerto Real y 27 a Unidades de Apoyo como Dispositivos de Cuidados Críticos y Urgencias, Centros de Salud del Servicio Andaluz de Salud, entre otros.

El 83 por ciento de las atenciones con la ambulancia de soporte vital avanzado tuvieron un tiempo de respuesta inferior a los 5 minutos desde el momento de su activación, el 14 por ciento a los 10 minutos y el 3 por ciento fue superior a los 15 minutos (estos casos fueron habitualmente accidentes de tráfico en la carretera nacional 340 o atenciones en las pedanías de Barbate). Según el informe oficial, antes de disponer de la ambulancia de soporte vital avanzado, el tiempo de respuesta no era menor de 20 minutos.

De los datos facilitados por el informe de la Dirección Clínica Provincial, de las atenciones realizadas, el 30 por ciento lo fueron "in situ" y posteriormente se trasladó al paciente al Servicio de Urgencias del Centro Sanitario de Barbate, originando una ocupación media del dispositivo de 25 minutos. El 62 por ciento de los actos fueron atendidos en el mismo domicilio del paciente sin necesidad de traslado a centro sanitario, con una ocupación media del dispositivo de 50 minutos. Sólo un 4 por ciento de los pacientes atendidos fueron trasladados al Hospital Universitario de Puerto Real, lo que



ha supuesto una disminución considerable de dichos traslados y, por consiguiente, una menor ocupación del equipo sanitario fuera del servicio de urgencias.

MEJORA DEL SERVICIO

Con estos datos, el informe concluye que la implantación del servicio de ambulancia de soporte vital avanzado ha supuesto la mejora en medios materiales, menos derivaciones al hospital de referencia, menor tiempo de

ausencia del equipo de urgencias del Centro Sanitario, menor tiempo de respuesta y, en definitiva, la mejora de la atención sanitaria de los asegurados y beneficiarios del ISM en el municipio de Barbate.

LA AMBULANCIA DE SOPORTE VITAL AVANZADO

La ambulancia de soporte vital avanzado que el ISM puso en funcionamiento en julio del pasado año en Barbate se diferencia de la de soporte vital básico, especialmente en su

equipamiento, tanto sanitario como humano. Cuenta con un desfibrilador, respirador y bomba de perfusión, independientemente del resto de equipamiento como camilla de politraumatizados, electrocardiograma, medicación de urgencia, etc.

En cuanto a los recursos humanos hay que mencionar que dicha ambulancia es utilizada por el personal sanitario del Centro de Barbate, médicos y enfermeros y es conducida por técnicos en transporte sanitario. Todo ello ha supuesto un salto cualitativo y cuantitativo en la atención de las urgencias y emergencias en el municipio de Barbate.

Finalmente, cabe mencionar que la puesta en marcha de este servicio de ambulancia con soporte vital básico para la atención de servicios de carácter urgente fue consecuencia de la firma de una addenda al contrato ya existente ente el ISM y la empresa "Ambulancias Barbate, S.C.A." para la gestión del servicio público sanitario en ambulancias no asistidas de los beneficiarios del Régimen Especial del Mar de la Provincia de Cádiz, Zona 2 (Barbate).

Pero el incremento de las emergencias y procesos de urgencia vital que debían ser atendidos en centros hospitalarios situados a 40 minutos por carretera de la localidad de Barbate, aconsejaron la sustitución de la ambulancia de soporte vital básico por esta de soporte vital avanzado. ■

En el colegio "El Picacho" del Instituto Social de la Marina

CURSO DE PROCESADOR DE CATERING



En el transcurso del pasado mes de febrero comenzaron a impartirse las enseñanzas del curso "Procesador de Catering" en el marco de los Ciclos Formativos de Hostelería del Colegio "El Picacho" que el Instituto Social de la Marina tiene en Sanlúcar de Barrameda, dependiente de la dirección provincial de Cádiz.

Este curso, que ha sido promovido por la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir, que la que el ISM tiene firmado un convenio de Colaboración en materia de formación, consta de 500 horas lectivas, tanto teóricas como prácticas (está previsto que finalice el próximo mes de junio).

Durante este periodo está previsto que se impartan materias como: seguridad e higiene en el catering, tratamientos previos de

alimentos para catering, elaboración de platos con o sin tratamiento térmico, acondicionamiento y transporte de platos elaborados y orientación profesional y prevención de riesgos laborales.

El curso está dirigido a personas desempleadas en

general, aunque tienen preferencias las del colectivo marítimo-pesquero. El número total de alumnos que lo está realizando es de 15, siendo cuatro de ellos del ámbito de protección social gestionado por el ISM.

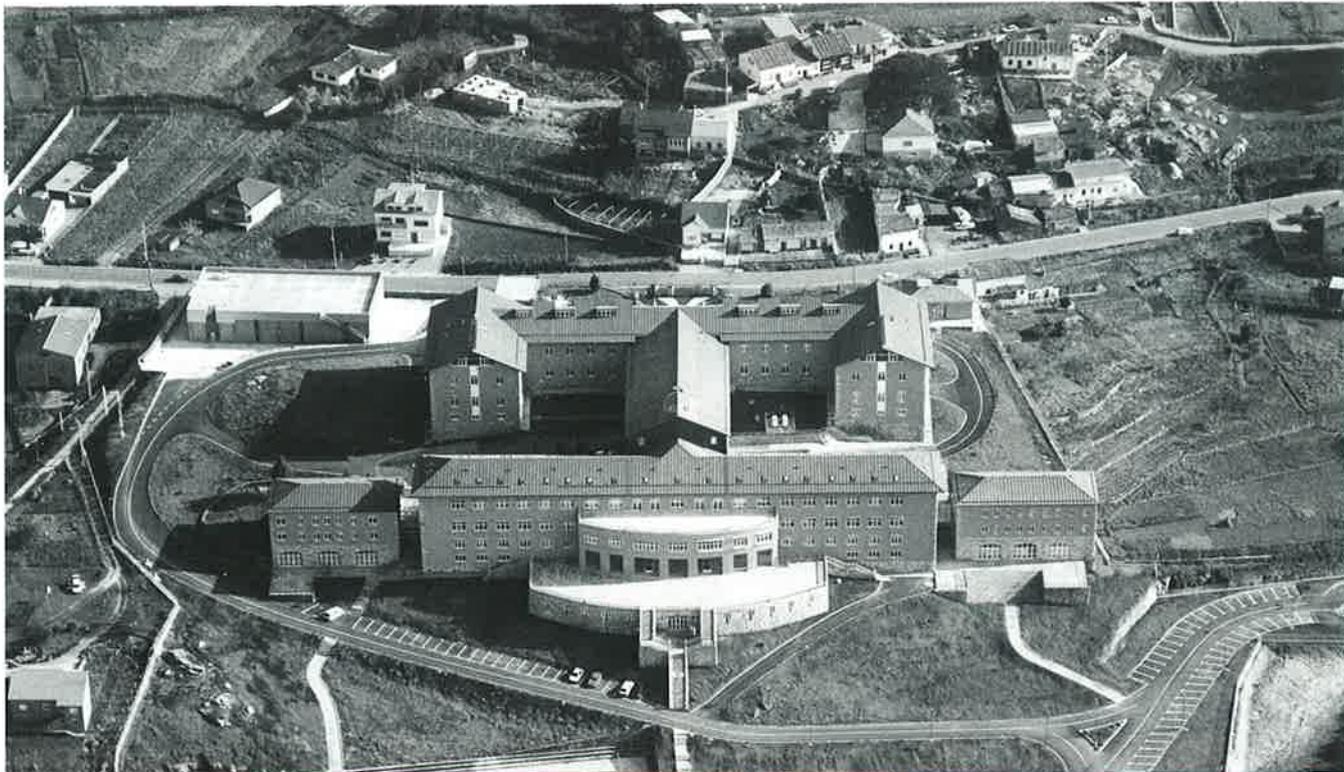
Con este tipo de cursos la

dirección provincial del ISM en Cádiz completa la oferta formativa que ha programado para el presente año, en el transcurso del cual se van a impartir 24 cursos, entre los que cabe mencionar los de prevención de riesgos laborales, formación sanitaria, patrón local de pesca, ayudante de cocina, ARPA, etc.

Finalmente hay que mencionar que la mancomunidad del Bajo Guadalquivir ha trasladado al ISM su interés por ampliar la colaboración con este Organismo en materias formativas como cursos relacionados con los servicios turísticos, dada la demanda existente. Esta ampliación de la oferta formativa podría incluir cursos de idiomas de nivel básico, muy necesarios para los profesionales de la hostelería. ■



EL ISM CONTINÚA SU PROGRAMA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL



El Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, sede de distintos cursos de formación impartidos en el marco de la cooperación internacional

El Instituto Social de la Marina va a continuar durante el presente año con el desarrollo de las actividades del programa de Cooperación Internacional, que se puso en marcha en 1992 en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional, en el marco del protocolo que esta tiene firmado con el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, con el objetivo de mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del mar de los países ribereños iberoamericanos y africanos y conseguir que la formación sea un instrumento para incrementar las competencias profesionales del colectivo marítimo pesquero y potenciar sus posibilidades laborales.

En principio para los próximos meses el ISM tiene prevista la continuación de algunos de los proyectos ya en

marcha e iniciar otros que están en fase de estudio. Entre los proyectos a los que se dará continuidad está el de "cooperación en materia de formación y desarrollo pesquero" que se inició hace dos años con Túnez a petición de los responsables de pesca de aquel país. A tal efecto se ha realizado durante el mes de marzo el curso "Técnicas para oficiales de buques pesqueros", impartido en Bamio y está previsto que en breve se desplace un equipo técnico del ISM a aquel país para visitar Escuelas de formación Pesquera, para asesorar en la adquisición de equipos didácticos en las áreas de Puente, Máquinas y Sanidad Marítima.

También está pendiente de aprobación la puesta en marcha de un programa de actividades formativas en Argelia.

PROGRAMA NAUTA

En el marco de este programa, cuyo objetivo es el fomento de la pesca artesanal en África, está en fase de elaboración entre la AECI y el ISM la puesta en marcha de dos seminarios de "Desarrollo de pesca Artesanal". Uno estaría dirigido a representantes de las administraciones pesqueras de Egipto y del Magreb y el segundo orientado a participantes del mismo perfil de representantes de países lusófonos subsaharianos.

COLABORACIÓN CON IBEROAMÉRICA

También continuarán las actividades formativas en Iberoamérica. Con Perú continuará desarrollándose el proyecto de desarrollo pesquero "PADESPA" 2002-2006 a través de distintos cursos para líderes

profesionales de la pesca artesanal.

Con Colombia está previsto realizar, en Septiembre, las Jornadas sobre Sanidad Marítima en el Centro de Formación de la AECI en Cartagena de Indias a las que está previsto que asistan representantes de varios países iberoamericanos.

Por último y entre otras actividades que se están acabando de concretar figuran las V Jornadas sobre pesca artesanal que tendrán lugar en el Centro de Formación Marítima que el ISM tiene en Bamio el próximo mes de julio.

Precisamente el Centro de Formación Marítima de Bamio es un elemento capital para llevar a cabo este programa de cooperación internacional en materia de formación, ya que sirve con centro de proyección de la formación marítima y de los nuevos requisitos que esta genera continuamente. ■

EL ISM EDITA EL MANUAL DE FORMACIÓN SANITARIA BÁSICA Y UN CD CON LA GUÍA SANITARIA A BORDO

Manual de Formación Sanitaria Básica

El Instituto Social de la Marina acaba de poner en marcha la distribución a todos los barcos de un CD, que ha realizado la Universidad de Compostela, en el que se incluyen la Guía Sanitaria a bordo y una serie de vídeos en los que se visualizan de forma práctica las

instrucciones contenidas en la Guía. De esta forma será mucho más sencillo comprender el contenido de la misma y poner en práctica el tipo de atención a prestar: primeros auxilios en caso de accidente, administración de fármacos en caso de enfermedad, etc.

Al mismo tiempo el ISM ha editado también un nuevo Manual de Formación Sanitaria Básica como apoyo a los cursos que imparte en esta materia en el que las ilustraciones son las mismas que las de la Guía Sanitaria a Bordo, de manera que esta sirva de punto de referencia en todas las actividades formativas de carácter sanitario del Instituto.

Cabe recordar que la Guía Sanitaria a Bordo, que el ISM distribuye gratuitamente a todos los barcos, es un instrumento necesario que facilita la correcta realización de las consultas radiomédicas. Es un manual práctico que prevé las situaciones más frecuentes a bordo en caso de accidente o enfermedad. Explica los pasos a seguir en todas las situaciones de emergencia como parada cardíaca y respiratoria, amputaciones de miembros, traumatismos etc.

También indica cómo se debe explorar a un enfermo accidentado para poder ser "los ojos y las manos" del facultativo que dirige la consulta desde el centro Radio Médico. ■



El sector percebeiro gallego incrementa su profesionalización

Representantes de percebeiros de treinta cofradías gallegas se reunieron en Santiago de Compostela para analizar los problemas del sector y el futuro de la explotación de este crustáceo que ha crecido en importancia económica. Durante el III Encuentro se abordaron entre otros temas el problema del furtivismo, la profesionalización del colectivo y se pidió a la administración autónoma la elaboración de informes técnicos que permitan mejorar la productividad bajo criterios de sostenibilidad del percebe.



La creciente importancia económica que en la última década ha adquirido la explotación del percebe en Galicia y la necesidad de avanzar en la organización profesional fueron los temas destacados del III Encuentro del percebe que reunió durante dos días a mariscadores de veintisiete cofradías y fue inaugurada por el Consejero de Pesca y Asuntos Marítimos, Enrique López Veiga.

El encuentro reunió una centena de participantes, principalmente profesionales dedicados a la captura del crustáceo y técnicos de Pesca

que asesoraron a los presentes en temas relacionados con la agrupación profesional, criterios de explotación responsable y productividad del recurso.

El sector ha pasado en poco más una década de producir 109 toneladas de 1992 a las más de 330 toneladas del crustáceo extraídas en 2001. El pasado año, a pesar de la influencia negativa que tuvo el vertido del Prestige, la actividad comercial alcanzó en primera venta más de 9 millones de euros pagados por las más de 300 toneladas vendidas. En Galicia hay 1.062 tripulantes y 635 embarcaciones con permiso de explota-

ción del percebe. A estos puestos de trabajo directos hay que añadir los empleos indirectos que crea esta actividad.

Entre las propuestas presentadas al foro destacan la necesidad de mejorar el control, etiquetado y homogeneización del producto para poder abrir nuevos canales comercialización, como internet.

Otro de los temas tratados fue el furtivismo. Para atajar este problema, especialmente durante los meses de verano, los profesionales reunidos pidieron la implicación de administración para erradicar la comercialización del crustáceo fuera de los canales legales mediante mayor control tanto de la producción como en los puntos de venta. Además, se pidió más apoyo económico para contratar vigilantes.

Por su parte, Pesca afirmó que la vigilancia que llevan a cabo los propios miembros de las cofradías es más efectiva que la realizada por los vigilantes asignados por la administración, ya que los mariscadores conocen mejor la costa y saben donde crece el percebe de buena calidad.

Los percebeiros y los representantes públicos coincidieron en la importancia de crear organizaciones de cada sector dentro de la propias cofradías.

COMERCIALIZACIÓN

El grupo de mariscadores que debatió el tema de la comercialización señaló la necesidad de mejorar el control de la calidad del producto, homogeneizar los tipos que se ofertan y llevar a cabo un etiquetado riguroso para consolidar el producto. De esta forma, se podría sumar la venta por internet a las tradicionales formas de comercialización. Los percebeiros también señalaron la necesidad de avanzar en la obtención de una denominación de calidad que distinga el percebe gallego de otros crustáceos como el procedente de Marruecos o Canadá.

La mesa de trabajo que analizó la gestión del recurso solicitó al sector que elabore propuestas que puedan ser utilizadas en los baremos de selección para acceder a un permiso de explotación. También se vieron propuestas para fomentar el entendimiento entre el sector mejillonero y el percebeiro ya que los bateiros buscan semilla del mejillón en zonas de producción que coincide con las de los percebes, llevándose, en ocasiones, los crustáceos al rascar la piedra. ■

► Equipos de hielo líquido para barcos

La empresa gallega Kincarca, especializada en equipos de frío para industrias frigoríficas y barcos, está estudiando la instalación de sistemas automáticos de hielo líquido en puertos, lonjas y barcos.

Los equipos producen hielo líquido de entre uno y dos grados bajo cero a partir de agua de mar. La capacidad de enfriamiento de este líquido es superior a la de cualquier otro medio. Su instalación en barcos supone una importante mejora para el producto al utilizar el agua del mar que es el medio natural del pescado. Además, el hielo líquido al ser tratado mediante ozono, que elimina todos los gérmenes y desaparece al poco tiempo, asegura el mantenimiento de la calidad del producto

► Los marineros que hayan trabajado en empresas francesas tienen derecho a una paga al jubilarse

Los pescadores españoles que hayan prestado sus servicios en empresas marítimo-pesqueras francesas durante un período mínimo de tres meses tienen derecho a percibir una paga del país vecino cuando alcancen la

edad de jubilación en España. La norma que posibilita la paga existe desde hace tiempo, pero es desconocida por la mayoría de los trabajadores. Para paliar esta desinformación una delegación francesa acompañada por representantes de la Federación de Pensionistas Vascos y Navarros viajarán a la Galicia para informar sobre los requisitos necesarios para

solicitar las indemnizaciones correspondientes por el tiempo trabajado en empresas francesas. Estas pensiones no son incompatibles con las que jubilados, viudas y huérfanos cobran de la Seguridad Social española.

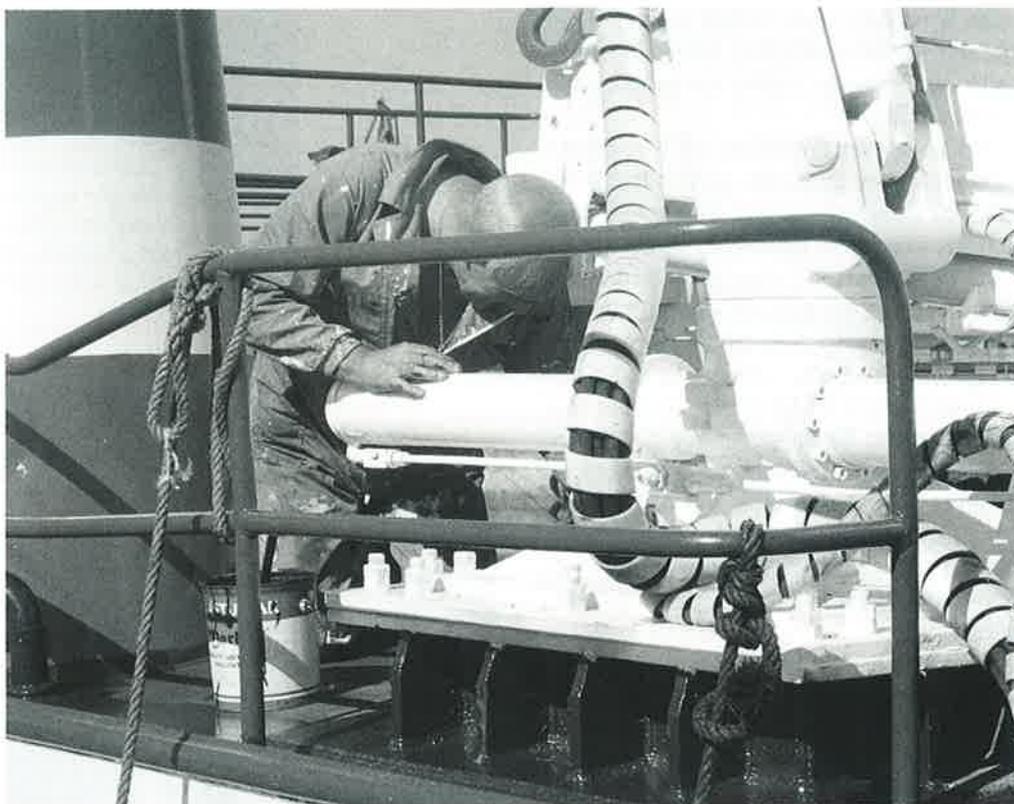
► La empresa pesquera Freiremar denunciada por "denegación de auxilio" a un marinero

La familia del marinero Armando Santos Ríos y el sindicato CC. OO. han denunciado al capitán del barco "Farruco" y a la armadora Freiremar por posible delito de negación de auxilio médico. El marinero, que falleció en su domicilio a los 33 años de edad, embarcó en Vigo el 11 de julio del año pasado, según informó Domingo González, responsable de Salud Laboral del sindicato, y a los tres o cuatro días empezó a sentir dolores, que fueron tratados a bordo con calmantes que no quedaron registrados en el libro de control de a bordo. Tras completar la pesca, según González, el capitán del barco hizo una segunda llamada al "servicio radiomédico" y volvió a puerto el 17 de agosto. Un mes más tarde fallecía el marinero tras haberse diagnosticado un linfoma. Para los representantes sindicales "existen medios para atender a cualquier marinero en alta mar; pero los patrones de pesca tienen órdenes de evitar cualquier contratiempo para no restar productividad y ganancias al armador". Desde el sindicato se volvió a pedir convenios colectivos que regulen la situación de los trabajadores.



El MAPA establece las medidas de ordenación de la flota de cerco

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha aprobado las normas para la ordenación de la flota de cerco que faena en el caladero nacional con el fin de adaptar la capacidad extractiva de los barcos al estado del recurso. La nueva norma, que deroga la de 1984, está dirigida a la flota de cerco que ejercen su actividad pesquera en el caladero nacional por fuera de aguas interiores estableciendo la eslora, la potencia máxima, las medidas de los artes y las sanciones que regirán para esta flota en los caladeros de Cantábrico y Noroeste, Archipiélago Canario, Mediterráneo y Golfo de Cádiz.



Las características técnicas que deben cumplir los buques para faenar dependen de las distintas zonas de pesca. Así, el decreto establece para el Caladero del Cantábrico y Noroeste un mínimo de 15 metros de eslora entre perpendiculares o 18 metros de eslora total. En el caladero del Mediterráneo el mínimo para los barcos cerqueros es de nueve metros de eslora total, mientras que en el Golfo de Cádiz y en Canarias la norma fija nueve metros de eslora entre perpendiculares u once metros de eslora total mínima.

Los barcos con eslora inferior a la indicada en el Real Decreto, y que a su entrada en vigor estén autorizados para ejercer la pesca con artes de cerco, podrán continuar su actividad durante la vida útil de la embarcación, o ser sustituidos por buques que se ajusten a las características técnicas establecidas por la norma.

En el caladero Mediterráneo la potencia máxima de propulsión será de 450 caballo y no superior. El periodo autorizado para ejercer la pesca con arte de cerco será de cinco días por se-

mana para cada buque. El descanso semanal será siempre de 48 horas continuadas. Además se prohíbe la comercialización de cebo vivo capturado como carnada por los buques cerqueros de la pesquería de túnidos.

CANTÁBRICO Y NOROESTE

La norma, tras hacer referencia a la importancia económica y social de la pesca de cerco en el litoral Cantábrico y Noroeste, y por tanto, la necesidad de actualizar su regulación para mantener un equilibrio entre esfuerzo y recursos pesqueros, establece la longitud de los artes no podrá ser superior a 600 metros, excluidos los puños, cada uno de los cuales no podrá sobre pasar los 30 metros. Respecto a la altura de los artes, ésta no será superior a 130 metros y la abertura mínima de las mallas de los artes de cerco no podrá ser inferior a 14 milímetros. En cuanto a los cambios de temporales a otra modalidad de pesca, estos podrán ser autorizados por la Secretaría General de Pesca Marítima dependiendo del estado del recurso y tras consultar a la Comunidad Autó-

noma. Los cambios no serán superiores a periodos de seis meses.

ARCHIPIÉLAGO DE CANARIAS

Las diferentes características de la pesca de cerco en las Islas Canarias respecto al resto del Caladero Nacional, así como las necesidades de actualización de la normativa—tras consulta con la Comunidad Autónoma—han dado como resultado las siguientes modificaciones: la longitud de los artes de cerco no superará los 450 metros de longitud, excluido los puños, que no superarán los 15 metros. La altura de los artes no será superior a 100 metros. La abertura de la malla de los artes y los periodos de tiempo autorizado para cambios temporales de modalidad son los mismos que resto del caladero nacional. Es decir, 14 milímetros y seis meses respectivamente.

MEDITERRÁNEO

La orden que regula la pesca con artes de cerco en el caladero nacional del Mediterráneo establece la longitud de los artes en 450 metros de longitud, excluidos los puños, cada uno de los cuales no podrá sobre pasar los 15 metros. Pero en la zona comprendida entre la frontera con Francia y el paralelo que pasa por el cabo de Gata, la longitud de los artes no podrá superar los 300 metros de longitud. La altura queda limitada a 80 metros y la abertura no será inferior a 14 milímetros ni superior a 24 milímetros. Los cerqueros no podrán faenar en fondos inferiores a 35 metros y los cambios temporales de modalidad de pesca de cerco a otro tipo, tras las pertinentes autorizaciones, será para periodos no superiores a 6 meses. La pesquería de cebo vivo podrá practicarse sólo como auxiliar de la de túnidos y, por tanto, por los buques autorizados para la pesca de túnidos con cañas y cebo vivo.

GOLFO DE CÁDIZ

Las modificaciones que establece la nueva norma para el caladero del golfo de Cádiz son las mismas que en el caladero Mediterráneo en cuanto a la dimensión de los artes y de las mallas (450 metros de longitud, 80 metros de altura y 14 milímetros de abertura mínima). La norma también es la misma para este caladero que para el del Mediterráneo respecto a la comercialización del cebo vivo capturado como carnada para los buques cerqueros de la pesquería de túnidos. ■

► El nuevo barco oceanográfico operará desde Galicia

El Centro Superior de Investigaciones Científicas contará con un nuevo buque de investigación oceanográfica estará dotado con robots dirigidos por control remoto capaces de operar hasta los 6.000 metros de profundidad. El nuevo buque, que tiene un presupuesto de 22 millones de euros y operará principalmente en el Atlántico, ha sido diseñado para llevar a cabo

campañas de investigación oceanográfica, labores de salvamento y distintos trabajos marino en aguas abiertas. El barco se especializará, entre otros aspectos, en el análisis químico del agua y sedimentos, el estudio de las corrientes y la contaminación marinas, barrido de fondos y localización de pecios en las profundidades.

Entre las novedades técnicas del barco cabe destacar que tendrá un sistema de posicionamiento dinámico, integrado en el sistema de propulsión, que le permitirá estar fijo en un punto a pesar de las olas y los vientos. El barco podrá albergar a 16 tripulantes y 26 científicos, que contarán con los más modernos medios de investigación.

► Las cofradías de Cambados y Bueu apuestan por la comercialización de vieira

Las cofradías de pescadores de Cambados y Bueu están dispuestas a construir y gestionar sus propias plantas de eviscerado de vieira como paso previo a

su comercialización. Esta apuesta se debe sin duda a la calidad y cantidad de vieira recogida por los tripulantes de los 75 barcos que cuentan con licencias para la captura de esta especie tras cerca de un año de inactividad.

Desde que el pasado 8 de marzo retomaran la captura de este marisco, las embarcaciones han recogido todos los días los topes de captura establecidos. Así las cosas, las más de 34 toneladas recogidas en la ría de Arousa en dos semanas ha llevado a los responsables de los pósitos a plantear la construcción y gestión de plantas evisceradoras e incluidas en los planes de puerto. De esta forma, las cofradías no dependerían de la empresa Vieira Galicia, ubicada en Vilagarcía, que regula—tutelada por la Xunta— la depuración y eviscerado del marisco antes de ponerla en los canales de comercialización.

De llevarse a cabo este proyecto los marineros comercializarían directamente el producto y podrían regular su extracción y precio de venta dependiendo del mercado.

► Sancionados cuatro buques basura en el puerto de Cartagena

La Capitanía Marítima de Cartagena ha retenido en puertos a cuatro barcos mercantes que presentaban graves deficiencias en sus estructuras. Los cargueros, tres bajo bandera griega y uno de Barbados mostraron en sus inspecciones entre 7 y 8 deficiencias que debieron ser reparadas antes de abandonar puerto. Ninguno de los barcos transportaba mercancías peligrosas.

Desde principio de año, la Capitanía ha sancionado a cinco barcos con la prohibición de desatracar hasta haber reparado las deficiencias detectadas durante las inspecciones. Este aumento de las sanciones se debe a la incorporación de nuevos inspectores en la Capitanía que permite realizar las inspecciones de forma exhaustiva.



Síndrome del túnel del carpo

Descrito en 1865 por Sir James Paget, el síndrome del túnel del carpo es la alteración neurológica por compresión o atrapamiento de un nervio más frecuente del organismo. Está causado por la compresión del nervio mediano a su paso por el llamado canal del carpo, que como su nombre indica es una especie de corredor atravesado por elementos muy importantes para la movilización y sensibilidad de la mano. Recordemos que la región anatómica conocida como carpo equivale a la muñeca.



El canal o túnel del carpo es un espacio delimitado por un ligamento, el denominado anular del carpo, y dos huesos, el semilunar y el grande, y son tantos los tendones que lo atraviesan que el nervio mediano dispone de un espacio muy justo en su interior. Si por cualquier motivo disminuye aún más este espacio, el nervio resulta comprimido y aparece toda la sintomatología asociada con este síndrome.

CAUSAS

En la mayor parte de los casos no puede establecerse un origen claro de la compresión del nervio mediano, es lo que se conoce como "origen idiopático" y afecta preferentemente al sexo femenino (relación 7: 1).

Puede asociarse a otras enfermedades como diabetes, obesidad, enfermedades reumáticas, gota, etc.

También puede ser secundario a traumas y



microtraumatismos (fracturas no reducidas adecuadamente o mal consolidadas, obreros de máquinas neumáticas, amas de casa, etc).

CLÍNICA

El afectado refiere habitualmente síntomas de larga evolución. Inicialmente se producen dolor y parestesias (hormigueos) de predominio nocturno, en el territorio del nervio mediano (primer, segundo y tercer dedos y la mitad radial – la situada más próxima al pulgar – del cuarto dedo).

Estas molestias, al principio, se alivian sacudiendo la mano. En no pocos casos son atribuidas a un falso origen psicógeno.

Si el proceso evoluciona puede llegar a aparecer edema y cambios en la coloración de los dedos afectados.

No es infrecuente que el dolor se refiera a la porción alta del brazo.

DIAGNÓSTICO

Los síntomas aparecerán mediante la realización de llamada maniobra de Phalen, que consiste en que la flexión forzada palmar (hacia abajo) de la muñeca, durante aproximadamente durante 60 segundos.

Si se percute con el martillo de reflejo sobre el trayecto del nervio mediano en la cara palmar o "inferior" de la muñeca, se desencadenará dolor; es el llamado signo de Tinnel positivo.

El signo con mayor valor predictivo es el de Flick. Es positivo cuando al ser preguntado: ¿Qué hace usted con la mano cuando los síntomas están peor? Responde agitando su mano de la misma manera que lo hace para bajar un termómetro.

Como pruebas complementarias se pueden emplear la radiografía simple (para descartar causas óseas) y la denominada electromiografía, que además de confirmar el diagnóstico, permite valorar el grado de afectación del nervio mediano (leve, moderada o severa).

TRATAMIENTO

El tratamiento conservador consiste en la colocación de una férula dorsal nocturna con la muñeca en extensión y la administración de antiinflamatorios no esteroideos y permite la mejoría de un número significativo de pacientes.

Cuando fracasa el tratamiento anterior estaría indicada la corrección quirúrgica. La interven-

ción se realiza mediante una pequeña incisión en la muñeca, con anestesia local, y consiste en la sección del llamado ligamento anular, ligamento situado por encima del nervio y que habitualmente está muy duro y engrosado en estos pacientes, lo que permite la descompresión del nervio mediano.

Habitualmente el tratamiento quirúrgico se realiza de forma ambulatoria (el enfermo viene a operarse y se va después a casa con instrucciones para los días posteriores), En algunos casos concretos, fundamentalmente en pacientes que tienen además otras enfermedades importantes (cardiológicas, diabetes, etc.), el enfermo ingresará para una mayor vigilancia pre y postoperatoria. ●



En el atentado del 11 de marzo fallecieron nuestros compañeros en el ISM, Antonio Sabalette y Gonzalo Barajas

EN LA MEMORIA

El 11 de marzo de 2004 ha quedado ya grabado para siempre en la memoria y en el corazón de todos los españoles y de millones de ciudadanos de todo el mundo. A las 7,40 de la mañana diez explosiones en cuatro trenes del Corredor del Henares, por el que transitan a diario miles de madrileños para acudir a su trabajo o a sus estudios, segaron la vida de 191 personas e hirieron a 1.400, dejando a cientos de familias con su futuro truncado. Y entre esas víctimas mortales estaban nuestros compañeros en el Instituto Social de la Marina, Antonio Sabalette y Gonzalo Barajas.

Los primeros datos facilitados por los medios informativos fueron acercando a los ciudadanos a la dimensión de una tragedia como nunca había vivido España, una nación que convive con el terrorismo desde hace 30 años.

Pero si el acto terrorista muestra lo peor del ser humano, la reacción frente a él pone en valor lo mejor. ¿Qué puedo hacer yo? se preguntaron los madrileños ante la impotencia de tanto horror. Todos se lanzaron a la calle con el deseo de servir para algo, de ser de alguna utilidad para las víctimas. Todos quisieron estar cerca de su dolor. Los ciudadanos ayudaron a los miembros de los servicios responsables: policías, bomberos, médicos.... Todos estuvieron a la altura.

Y después de la solidaridad vino el rechazo. Bajo el lema "Con las víctimas. Con la Constitución. Por la derrota del terrorismo, el viernes 12 de marzo, diez millones de ciudadanos dijeron no al terrorismo en todas las ciudades y muchos pueblos de España. Nunca se había celebrado una concentración semejante.

A continuación, el homenaje. El jueves 24 de marzo la familia real española presidió un solemne funeral de Estado en la catedral de la Almudena, concelebrado por el cardenal y arzobispo de Madrid, Antonio María Rouco Varela y 19 obispos más. A él asistieron mil personas familiares de las víctimas, el gobierno, representantes de todas las instituciones del Estado y 18 jefes de Estado y altos mandatarios procedentes de 50 países. El consuelo de la familia real fue un bálsamo para el dolor de los familiares y amigos presentes. La ceremonia paralizó prácticamente la actividad de la ciudad y fue seguida por centenares de miles de personas por televisión.

Ahora no hay que olvidar a esos miles de personas cuyas vidas ya no serán igual y especialmente a los que sufren graves secuelas en su salud. En Madrid, a cuatro semanas del brutal atentado, nadie quiere ser el primero en retirar los crespones negros de sus balcones. Los lazos de luto siguen pegados en

los cristales de comercios y establecimientos de todo tipo. Miles y miles de velas, flores y mensajes de paz ocupan la entrada principal de la estación de Atocha y los andenes en los que se produjo la tragedia. Es la lucha de la memoria contra el olvido. Para que esto no sea historia.

Por eso en el Instituto Social de la Marina queremos dejar impreso para siempre, en esta página, el recuerdo a nuestros compañeros Antonio Sabalette y Gonzalo Barajas.

Nota.: Por expreso deseo de la familia no incluimos la semblanza ni la fotografía de nuestro compañero Gonzalo Barajas.

Antonio Sabalette Sánchez, funcionario de este instituto que murió en el atentado terrorista del 11 de marzo



Antonio tenía 36 años, estaba casado y deja un hijo que cumplió 7 años el día 22 de marzo. Por concurso, fue destinado a este instituto en el mes de julio de 1989, procedente de la Dirección Provincial de la Tesorería General, prestando servicios desde entonces en el Servicio de Personal, primero en la Unidad de Control Horario, y posteriormente, desde 1997, en la Sección

de Plantillas y Selección.

Estando trabajando finalizó los estudios Universitarios de Económicas y Empresariales, hizo un Máster sobre Derecho Fiscal, preparó y aprobó las oposiciones de promoción interna al Cuerpo Administrativo y, actualmente, estaba preparando, con calma, las oposiciones al Cuerpo de Gestión.

Actualmente estaba ocupando el puesto de Jefe de Sección tipo D de la Secretaría General, dependiente directamente del Servicio de Personal.

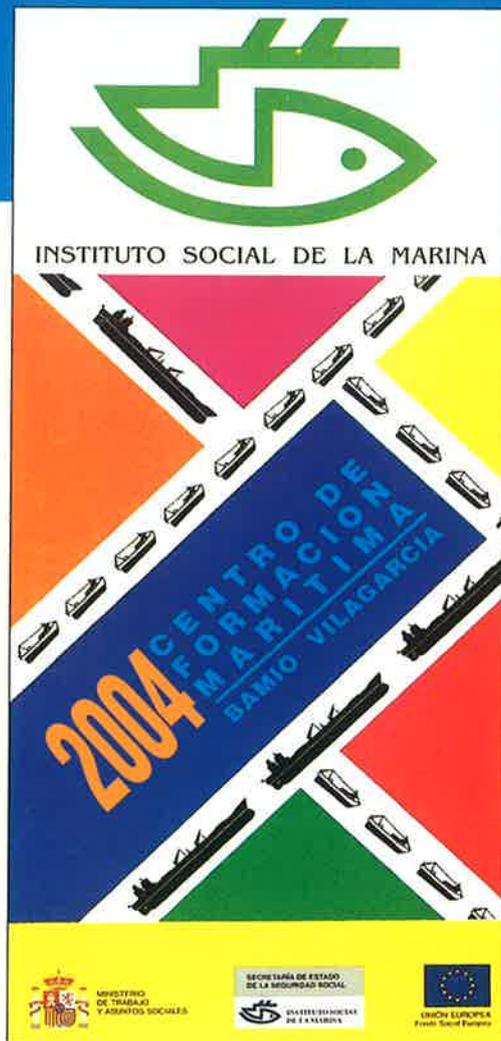
Como funcionario era excepcional; trabajador, curioso, con iniciativa y puedo asegurar que como persona era mucho mejor. Le echamos enormemente de menos.

ROSARIO MARTÍNEZ GIL DE ARANA

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 cinco
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



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.