

Mar



Nº 503

Abril 2011

NIPD: 793-11-004-2

Ley para proteger el medio marino

Asamblea de Europêche

El sector reclama cambios en la PPC

MAR en internet

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dedicado a:

Centro Nacional Formación Marítima de Barrio

C/ O Salgueira nº 43, Barrio

30678 Vilagarcía de Arousa

(Pontevedra)

Tel: 986 55 55 31 • Fax: 986 53 51 11

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



INICIATIVA DE EMPLEO
DE LA COMISIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

El mar, un espacio compartido



El mar constituye un espacio donde confluyen intereses de todo tipo, que van desde las actividades que tienen efectos económicos inmediatos, a otros que no son visibles, que no aportan negocio directo, pero que tiene una importancia capital para el mantenimiento de ese medio.

Desde una perspectiva económica, transporte marítimo-puertos y la pesca constituyen las dos actividades más importantes que se desarrollan en aguas marinas. En el caso del transporte marítimo, el futuro del mismo frente a otras vías, dependerá de la eficacia y eficiencia de sus estructuras, desde los medios de navegación a las instalaciones portuarias, lo cual ya se ha traducido en el desarrollo de nuevos modelos de gestión como las autopistas del mar apoyado en las inversiones portuarias. En lo que afecta a la pesca, el mar supone una fuente agotable de recursos, por lo que se trata de un espacio que necesita de unos instrumentos de política integral para asegurar, tanto la continuidad de los recursos pesqueros, como los hábitats donde se desarrollan las mismas.

Durante mucho tiempo, el mar ha sido considerado como un territorio de todos y de nadie, con políticas orientadas fundamentalmente al corto plazo donde el principal objetivo era obtener del mismo el máximo

rendimiento, desde la pesca hasta el transporte. Fruto de ello fue la destrucción de hábitats, agotamiento de caladeros, descontrol de los vertidos y problemas de contaminación, invasión incontrolada de las costas y, en definitiva, un proceso de deterioro.

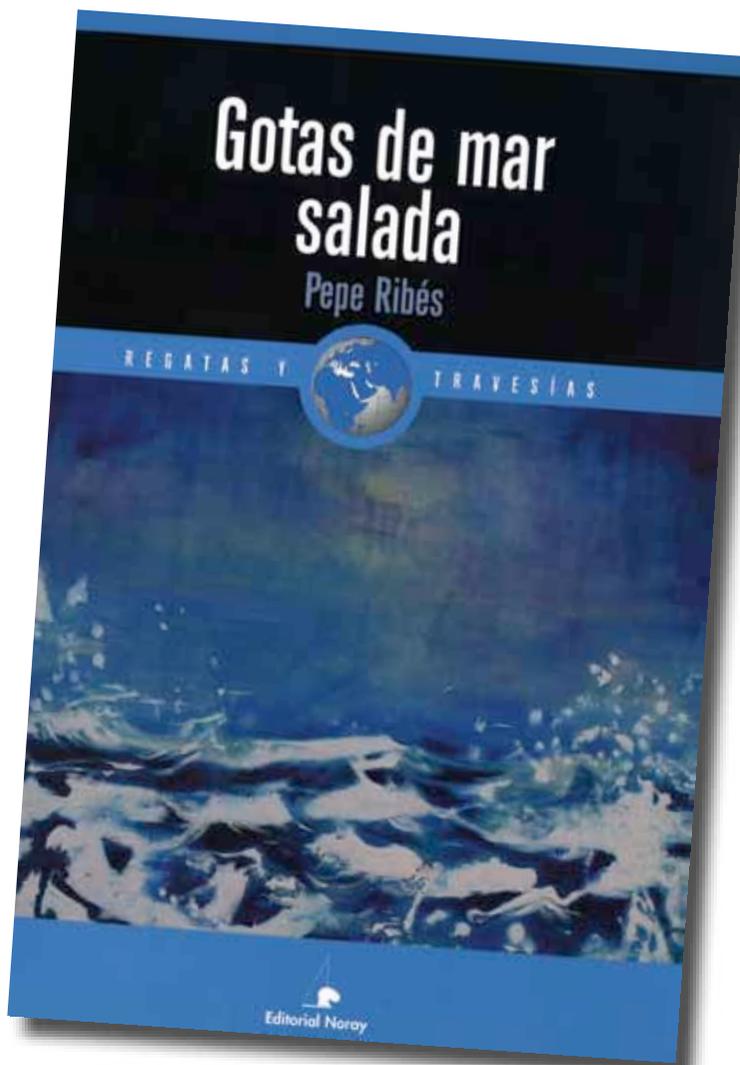
Considerar el mar como el espacio donde es indispensable desarrollar una política marítima integrada, constituye en la actualidad uno de los retos más importantes en el que se halla comprometida la Comisión de la Unión Europea a través de diferentes directivas. Una de esas es la que hace referencia a la explotación del medio marino, la cual ya se ha trasladado a la normativa española a través de la ley correspondiente.

Ambas actuaciones suponen una nueva toma de conciencia, tanto de las Administraciones comunitarias como de la española, sobre la importancia de mantener y proteger los espacios, hábitat y en conjunto todo el medio marino, frente a la explotación abusiva, la contaminación, la destrucción de espacios costeros, algo que se halla en manos de una comisión interministerial constituida para el cumplimiento de esos objetivos de forma coordinada. Pero, además de todo ello, es indispensable que quienes se hallan más directamente ligados al mar, desarrollen igualmente un ejercicio de responsabilidad en cada una de sus actividades con ese mismo objetivo. Porque el mar es un todo, pero, a la vez, es de todos. ■

Gotas de mar salada

Autor: Pepe Ribés

Edita: Noray



Gotas de mar salada es, como su propio título indica, un libro dedicado al relato salpicado de experiencias, de descripción de sucesos en el mar a lo largo de las travesías que más le impactaron a su autor, Pepe Ribés. También añade sus vivencias durante los años transcurridos en la escuela de vela, regatas realizadas en diversos barcos, además del “Uke”, su velero, diseñado y construido por él mismo.

Pepe Ribés iba encaminado hacia el mundo financiero, puesto que estudió y se licenció en Ciencias Económicas. Pero su vocación artística le llevó a la escultura y la pintura, convirtiéndose la navegación en una de sus grandes aficiones, llegando a sobrepasar las 45.000 millas en sus aventuras en el mar.

Sus primeros contactos con la navegación empiezan en el Club Marítimo de Barcelona, allá por 1975. Poco después realizó su primer viaje, en el que recorrió la costa española, Gibraltar, la costa marroquí, islas Canarias y Dakar. Esta afición le lleva a introducirse, aunque de forma esporádica, al mundo de las regatas. Estas experiencias son las que le han dado material para sus obras, presentadas en exposiciones artísticas en Europa como en Estados Unidos. En cuanto a su obra literaria, estas experiencias le han llevado a publicar numerosos artículos en revistas náuticas y también las ha plasmado en el libro “Estela blanca en el mar rojo” y en el que ahora nos ocupa.

Así, el autor describe en “Gotas de mar salada” sus esfuerzos, fatigas, experiencias, ideas y formas de ver la vida a través de estas experiencias en el mar. Desde cómo salió ileso de su encuentro con una huracanada galerna frente a cabo Hatteras hasta cómo cocer pan en una olla a presión. Y todo ello en un estilo ameno.

“Gotas de mar salada”, perteneciente a la colección Relatos de Regatas y Travesías de la editorial Noray, tiene 208 páginas y se vende al precio de 16 euros. Este libro puede adquirirse en librerías o a través de la página web de la propia editorial www.noray.es. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro y J.M. González Vallecillo.

Secretaría:

Concha Serrano.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.

Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1.

Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/Albareda, 1.

Tel. 93 443 96 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n.

Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza,

s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. 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.

Pasaia (Guipúzcoa). Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 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/Churruca, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.

de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/Fernando IV, 1.

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300.

Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orllamar, 51.

Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina,

23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra).

Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña,

32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19. revista.mar@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC

www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-11-001-6

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

LEY PARA PROTEGER EL MAR

España da luz verde a una ley para la protección integral del mar, de acuerdo con las directivas comunitarias



10

ASAMBLEA DE EUROPÊCHE EN ESPAÑA

El sector de la pesca propone cambios en la Política Pesquera Común



46

PLAN DE FORMACION PROFESIONAL

El gobierno aprobará un plan de formación profesional para 30.000 jóvenes

- 6 Ley para proteger el medio marino
- 10 Europêche debatió el futuro de la PPC
- 16 Dinamita para pescar
- 20 Acuicultura ecológica
- 26 Salidas para la vieira
- 32 La industria conservera aguanta la crisis
- 40 Presentación de la revista Activa
- 42 Mar en internet
- 44 Regulación del ISM
- 46 Nuevo Plan de formación profesional
- 50 Los fondos de reserva
- 52 Ayuda familiar por niños con cáncer
- 54 Apoyos para la inmigración
- 56 Autopistas del mar
- 62 Apoyos para el transporte marítimo a Canarias
- 67 Un español, candidato a la S.G. de la OMI
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social

Ley de Protección del Medio Marino

Gestión pesquera y conservación

DE LOS ECOSISTEMAS



Estrecho de Gibraltar. Juan Becares

El deterioro del medio marino acaba repercutiendo en la creación de riqueza y oportunidades de empleo. Por lo tanto, una Ley que le proteja beneficiará también a la pesca, al turismo y, en general, a todos los sectores ligados al mar. Y en este sentido, y de ahí su aspecto más novedoso, por vez primera en España se dispondrá de una Ley integrada para las políticas del medio marino: La Ley de Protección del Medio Marino (que traspone al Derecho español la Directiva 2008/56/CE), aprobada el pasado mes de diciembre de 2010 por las Cortes Generales. Una Ley bien recibida por los grupos ecologistas al integrar gestión pesquera y conservación de los ecosistemas (ver MAR número 491, marzo 2010).

La Unión Europea estableció, a través de la Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio de 2008, un marco de acción comunitario para la política del medio marino. A partir de ese momento, los Estados miembros deberían adoptar las medidas que estimaran necesarias para lograr o mantener el buen estado del ecosistema marino. La fecha para que se logre este objetivo está fijada en el año 2020. Hasta entonces, queda mucho por hacer. Y los primeros pasos que se darán, tras la aprobación de la Ley, los explicó la Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera, en una comparecencia ante la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura



Los instrumentos de la Ley de Patrimonio del Medio Marino para lograr sus objetivos son: las Estrategias marinas; la creación de la Red de Áreas Marinas Protegidas; y la incorporación de criterios ambientales en los usos del medio marino.

y Pesca del Congreso de los Diputados.

Según informó, el primer objetivo será disponer de la descripción de las características de cada una de las cinco demarcaciones marinas en que se dividirán las aguas españolas (Noratlántica, Sudatlántica, Estrecho y Alborán, Levantino-Balear y Canaria), para el próximo mes de mayo. Sobre cada una de estas demarcaciones, la Secretaria de Estado espera disponer, para marzo de 2012, de un borrador de consulta de las diferentes administraciones, organizaciones y público en general con la evaluación inicial, la definición del buen estado ambiental y la propuesta de objetivos ambientales para cada una de esas cinco de-

marcaciones marítimas. Antes, en julio de este año, tendrá que estar disponible una evaluación preliminar de los impactos y presiones, además de la propuesta estratégica y metodológica sobre la fase de evaluación inicial del estado del medio marino.

Este es el plan, aunque el primer paso, la aprobación en las Cortes de la Ley de Protección del Medio Marino que traspone la Directiva de la UE antes mencionada se produjo en diciembre de 2010, cuando el plazo para la incorporación de la Directiva cumplió el 15 de julio pasado. Un pequeño retraso que no debería impedir llegar a 2020 con los deberes hechos.

PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

La importancia de esta Ley es que establece un marco jurídico para lograr un buen estado del medio marino y su protección y preservación, así como la recuperación de ecosistemas marinos y la prevención y eliminación de éste. Para la consecución de estos objetivos, la Ley contiene tres importantes instrumentos: las Estrategias Marinas como instrumento de planificación; la creación de la Red de Áreas Marinas Protegidas, para asegurar la conservación y recuperación del patrimonio natural; y la incorporación de criterios ambientales en los usos del medio marino.

Como se señalaba anteriormente, España ha delimitado cinco demarcaciones marinas, en las que se llevarán a cabo actuaciones específicas en función de las Estrategias Marinas que se determinen para cada una de ellas. Así pues, serán estas “estrategias marinas” el instrumento fundamental para llevar a cabo la planificación de las actividades que se realizarán en cada demarcación. Entre las actividades incluidas dentro de las “estrategias marinas” cabría señalar la evaluación de las aguas marinas, fijación de objetivos ambientales y la adopción de un programa para alcanzar dicho estado y su seguimiento.

Para los trabajos de evaluación inicial se ha creado el Grupo Español de Estrategias Marinas, que incluye técnicos del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, del Instituto Español de Oceanografía y del Centro de Estudios de Puertos y Costas del CEDEX.

Pero, además de estas cuestiones derivadas del desarrollo de la Directiva Marco, la Ley de Protección del Medio Marino regula



Raúl Gutiérrez

otras cuestiones relativas a su protección previstas en diversos convenios suscritos por España. Este es el caso, por ejemplo, del Convenio sobre la Biodiversidad Biológica por el que se establece la creación de redes de áreas protegidas y, en su aplicación, la Red de Áreas Marinas Protegidas.

Por lo que respecta a la creación de esta Red, Teresa Ribera destacó que “se pretenden proteger las áreas marinas más representativas y valiosas, por lo que se están elaborando los diferentes instrumentos jurídicos y técnicos necesarios”. La creación de esta figura se realizó a través de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Sin embargo, la Red no se había regulado, por lo que con la actual Ley quedan regulados formalmente estos espacios y se establece cuáles son sus objetivos.

A este respecto, la Secretaria de Estado informó de la realización de estudios científicos a través de campañas oceanográficas en diez zonas identificadas para hábitat y especies marinas (ver Mar número 480, marzo 2009). También hizo referencia a los estudios que se están llevando a cabo en

Tras ser aprobada la Ley, el primer paso será conocer las características de las cinco demarcaciones marinas que se han establecido, según informó la secretaria de Estado de Cambio Climático Teresa Ribera

las áreas de Columbretes y Alborán, destacando asimismo la elaboración de los instrumentos de gestión de las Zonas Especiales de Conservación de la Región Macaronésica (comprende cinco archipiélagos entre los que se encuentra el de las Islas Canarias) y los trabajos iniciados en colaboración con las Comunidades Autónomas Litorales para la futura designación de Zonas de Especial Protección para las Aves de ámbito marino (ver Mar número 487, noviembre 2009).

VERTIDOS EN EL MAR

Asimismo, se establecen normas respecto a los vertidos desde buques y aeronaves al mar, así como de la incineración en el mar y a la colocación de materias sobre el fondo marino, de acuerdo con el Convenio de Barcelona para la protección del medio marino y la región costera del Mediterráneo, el Convenio Oskar sobre la protección del medio ambiente marino del Atlántico nordeste y el Convenio de Londres (Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertido de desechos y otras materias).

Con la nueva Ley se inicia, o prosigue, el camino de España hacia la consecución o el mantenimiento del buen estado medioambiental marino. Un camino que teóricamente deberá ser alcanzado en 2020, como fecha límite. Pero al mismo tiempo, esta Ley, o mejor dicho, la Directiva Marco que traspone al derecho español esta Ley, es la culminación de un largo camino iniciado en 2002, cuando la Comisión Europea presentó una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo titulada "Hacia una estrategia de protección y conservación del medio ambiente marino", donde se hablaba de "promover la utilización sostenible de los mares y proteger los ecosistemas marinos", como señala Ana de Marcos, profesora de Derecho Administrativo de la Universidad Autónoma de Madrid, en un trabajo publicado en la revista *Ambienta*, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Tres años más tarde, la Comisión presentó una estrategia sobre la Protección y Conservación del Medio Ambiente Marino y, en 2006, elaboró el Libro Verde, además de organizar una consulta sobre el futuro de los mares y océanos europeos para avanzar hacia una nueva política marítima integrada.

Como destaca Ana Marcos en su trabajo, hasta ese momento "las políticas europeas de transporte e industria marítimas, regiones costeras, producción de energía en el mar, pesca, medio ambiente marino, cohesión socioeconómica, se habían desarrollado de forma separada, pues nadie había analizado la forma de combinar esas políticas de manera que se reforzasen unas a otras. El Libro Verde abrió un debate sobre una futura política marítima integrada de la Unión Europea".

Y así, a grandes rasgos, llegamos hasta junio de 2008, con la Directiva 2008/56/CE que establece el marco de acción comunitaria para la política del medio marino. Dicha Directiva establece ese horizonte de 2020, al que se hacía referencia anteriormente, y se ordena a los Estados miembros a adoptar las medidas necesarias para lograr esa protección del medio marino, tal y como realizó el pasado mes de diciembre España con la aprobación de esta Ley de Protección del Medio Marino.

Una política, la marcada por la UE, a favor de una serie de actuaciones que eviten el deterioro que se está produciendo en el

medio marino. Una situación a la que se ha hecho referencia desde estas páginas, la destrucción a que se está sometiendo a la franja costera, o a los hábitat marinos, la sobreexplotación pesquera... "y que están comprometiendo la creación de riquezas y las oportunidades de empleo que ofrecen los mares y océanos de Europa", según señaló la propia Comisión Europea al diseñar su Estrategia sobre la Protección y Conservación del Medio Ambiente Marino. Lo que se desprende de todo ello es que la buena calidad de las aguas marinas va a beneficiar a todos los sectores económicos (pesca, turismo) relacionados con el mar.

Llevar a la práctica estos propósitos supondrá un importante reto para España. El importante deterioro de sus costas, especialmente en el Mediterráneo, así como la tarea que aún le queda por realizar para alcanzar ese objetivo del 10% de aguas marinas protegidas (según el compromiso establecido en el Convenio de Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica) para 2012 es una buena prueba de la magnitud de esta tarea. Una tarea bastante complicada, no sólo por los medios necesarios sino por la clara voluntad política que se necesita para lograrlo. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Pardela Cenicienta (C. Carboneras)

Asamblea general de Europêche en España

Derechos transferibles

PARA LA GESTIÓN DE LA PESCA

Representantes de los armadores de una decena de países comunitarios celebraron en Sanlúcar de Barrameda la Asamblea General de Europêche, organización donde se halla integrada la organización Confederación Española de Pesca, Cepesca. Los asistentes, procedentes de Dinamarca, Reino Unido, Francia, Italia, Polonia, Alemania, Holanda, Grecia, Bélgica y España mantuvieron un debate con Ernesto Penas, coordinador del actual proceso para la reforma de la Política Pesquera Común. Desde la organización anfitriona se insistió ante los responsables comunitarios sobre la necesidad de que la Política Pesquera Común mantenga como principal objetivo el desarrollo sostenible de la actividad de la pesca tratando de ofrecer un claro equilibrio entre las cuestiones económicas, sociales y las medioambientales, sin que se impongan unas sobre las otras. Esta política se debería cimentar igualmente en una base científica, así como en la revisión de criterios como la estabilidad relativa y una mayor flexibilización en el objetivo de lograr para 2015, como se contempla en los compromisos internacionales comunitarios, el Rendimiento Máximo Sostenible, así como un mayor impulso a la dimensión exterior de la pesca.



En el marco de los debates sobre el futuro de la Política Pesquera Común, el secretario general de Cepesca, Javier Garat, señaló que, frente a la situación actual y la experiencia de los resultados habidos en los años precedentes, la futura gestión de la pesca debería estar basada en un sistema de derechos transferibles en toda la Unión Europea, así como en un respeto por las normas del mercado interior. Para la organización de los armadores españoles, ese sistema se debería aplicar tanto para los derechos individuales como para los colectivos, basados en cuotas o en esfuerzo pesquero. Además se trata de un sistema que ya se ha comenzado a aplicar con resultados positivos en numerosos países y que es promovido desde la propia FAO.

En opinión del sector, habría quedado demostrado que la aplicación de los derechos de la pesca da lugar entre los pescadores a un mayor sentimiento de responsabilidad para la conservación de cualquier pesquería. Por otra parte, en lo que afecta a las empresas, ello permitiría a las mismas una planificación a medio y largo plazo de su actividad en función de sus intereses, de los caladeros y también con los del mercado. Con un sistema de derechos de pesca, se estima también que ello permitiría ajustar la capacidad de las flotas a los recursos existentes y, en consecuencia, se eliminaría el exceso de capacidad que existe en la actualidad y que provoca, a la postre, una menor rentabilidad de la pesca. Otro efecto positivo sería evitar la actual carrera de la pesca y también mejorar la seguridad de las tripulaciones en cuanto permitiría no exponerse a situaciones peligrosas para pescar más. Finalmente, reducir los descartes, uno de los retos que se han planteado en la actualidad los responsables comunitarios de la pesca.

En la actualidad ya se han desarrollado algunos trabajos en todo el mundo referidos a los sistemas de gestión de las pesquerías donde se ha demostrado que los caladeros gestionados en base a derechos de pesca han dado lugar a unas pesquerías más sostenibles.

Desde Cepesca se advierte que no sería igual la gestión de los derechos de pesca en todas las pesquerías y que los sistemas se deberían adecuar a cada situación y en cada contexto, teniendo en cuenta aspectos sociales y hasta culturales. En todo caso, se estima que las comunidades de pescadores son más capaces de una gestión correcta de los mismos, que los



La organización española Cepesca abogó por un cambio en el sistema actual en el marco de la reforma de la Política Pesquera Común

propios gobiernos. Aunque está demostrado que el sistema de gestión basado en los derechos de pesca se pueda aplicar a todo tipo de barcos, la realidad es que, en la actualidad existen recelos en relación con este sistema, sobre todo por lo que podría suponer de concentración de derechos en manos de unas pocas empresas y con ello causar un grave perjuicio a las flotas artesanales o de menos peso económico cuyos derechos podrían acabar en manos de los grandes grupos. Frente a ese riesgo, la organización plantea la posibilidad de aplicar una serie de medidas de salvaguardia para lograr una seguridad jurídica como el reparto de derechos sólo entre los barcos del mismo censo, la prohibición de transferir los derechos a los que no pertenezcan al censo o a esa modalidad de



pesca o el establecimiento de topes de acumulación de derechos por empresas o grupos de empresas.

La organización española defendió la necesidad de que los derechos transferibles de pesca fueran aplicables para toda la Unión Europea garantizando el respeto de los principios del mercado interior. No obstante esta defensa del sistema, Cespesca estima que su aplicación no es sencilla y que previamente se deberían resolver una serie de desafíos como el reparto inicial de los mismos cuando existen viejos contenciosos en la distribución de las cuotas de pesca, la seguridad y la durabilidad de los mismos o la política de transferencias. En ese contexto, se aboga por la existencia de un registro de derechos de pesca en el ámbito comunitario que diera seguridad jurídica a las empresas y que podría ser gestionado, bien por la Comisión o por un órgano especializado.

A partir de la decisión sobre la aplicación de un sistema de gestión basado en los derechos de pesca, un segundo debate sería si el mis-

El sector entiende que con este sistema había un mayor control de los recursos

mo se debería basar en los derechos en forma de cuotas o de esfuerzo pesquero. Desde la aplicación de la PPC en los años ochenta el sistema dominante ha sido el de TACs y cuotas, sistema actualmente a debate, cuestionado desde muchos estamentos científicos e instituciones ante las evidencias de que con el mismo no se han logrado los resultados esperados en materia de sostenibilidad de los recursos y frente al que se baraja dar mayor fuerza a otro sistema basado en el esfuerzo pesquero.

PESCA ARTESANAL Y COSTERA

Sobre la mesa de los debates en la asamblea de Europêche también estuvo la política a seguir para cada una de las flotas con especial atención para la artesanal y costera. Para la organización, tanto la flota de altura como la artesanal o costera son igual de importantes y lo fundamental es que ambas estén bien gestionadas, sin distorsionar la competencia y cuidando sus particularidades. Para Cespesca

es prioritario el establecimiento de un régimen diferenciado para la flota artesanal en el marco de la reforma de la Política Pesquera Común. Entre otras razones, este régimen diferenciado se justifica por la importancia socioeconómica de esa actividad en las zonas costeras al ser fundamental para el asentamiento de las poblaciones y el mantenimiento del tejido económico, por ofrecer productos de la pesca frescos y de calidad y por actuar en el marco de ecosistemas más sensibles. Dicho todo ello, se reclama igualmente que, en ningún caso, ese tratamiento diferenciado suponga una distorsión de las normas de la competencia en los mercados.

Un primer paso para el desarrollo de esa política diferenciada sería el establecimiento de una definición sobre lo que es la pesca artesanal, algo sobre lo que no existe un acuerdo total en el propio seno de la Comisión, aunque las posiciones más generalizadas apuestan por hacerlo en función de los tipos de arte que utilicen, a diferencia de las flotas costeras. Desde la organización pesquera se estima que, para el desarrollo de esa actividad, es muy importante disponer, de entrada, de una correcta información científica sobre las posibilidades de pesca y contar con una información muy ligada con el sector. Para los responsables de Cepesca, en el desarrollo de este tipo de políticas, es muy importante que las decisiones se hagan de acuerdo con los afectados y la experiencia demuestra que, en esos casos, las posibilidades de éxito son muy superiores poniendo en marcha mecanismos de autocontrol. Entre las medidas que se han aplicado en este tipo de actuaciones destaca el establecimiento de horarios de pesca más favorables, vedas espacio-temporales, topes de capturas diarios o semanales o la aplicación de las medidas técnicas más adecuadas. Como ejemplo más negativo en la aplicación de este tipo de medidas y para estas flotas, se destaca el reglamento para el Mediterráneo que, desde un primer momento, contó con la oposición del sector, a pesar de lo cual, se mantuvo su aplicación.

Desde la organización pesquera se estima que la Áreas Marinas Protegidas son una buena herramienta para la defensa de estos ecosistemas frente a otras actividades como los parques eólicos marinos, las plataformas petrolíferas, los gaseoductos, la acuicultura, la contaminación de actividades en tierra o la pesca turismo. Se aboga por el mantenimiento

Para los armadores supondría una mayor estabilidad a la hora de programar sus políticas

del régimen de las 12 millas y también por la necesidad de establecer reglas de juego claras cuando en un mismo recurso están actuando tanto flotas de bajura como de altura.

En relación con la pesca de la flota artesanal, uno de los problemas más importantes que afectan al sector es la existencia de unos bajos precios que, a la postre arrastran el deterioro de las flotas. Frente a este problema, desde Cepesca se plantean tres tipos de actuaciones, algunas de ellas polémicas por la oposición de otras organizaciones. Una primera es que un armador pueda tener otras vías para la





comercialización de sus capturas al margen de las subastas a la baja en las lonjas abriendo la posibilidad de contratos directos con empresas comercializadoras o de la distribución. La segunda es la revalorización de los productos frescos con un mayor control sobre el etiquetado y la trazabilidad de los mismos para evitar los engaños a los consumidores. Finalmente se plantea la necesidad de que el sector se implique más en la regulación de la oferta y la demanda, con una potenciación de las organizaciones interprofesionales y siempre que en ello no meta la cabeza la Comisión Nacional de la Competencia muy propensa a paralizar y multar las actuaciones del sector primario en defensa de sus rentas frente a los grandes gru-

pos, pero que mira para otra parte cuando la concentración de poder se halla en esos grandes grupos de industriales o de la distribución.

Finalmente, en relación con la flota artesanal, en política de ayudas se propone un tratamiento diferenciado para este tipo de flotas en el Fondo Europeo de la Pesca a partir de 2013 por el que se contemplaran apoyos para la renovación y modernización de la misma para mejorar en seguridad y estabilidad, la formación de tripulantes y personal en tierra favoreciendo el relevo generacional, mejorar los procesos de comercialización y transformación, una mayor liberalización y la posibilidad de acceder a microcréditos en condiciones favorables.

PESCAR FUERA

Disponer de caladeros en el exterior constituye una necesidad histórica del conjunto de las flotas comunitarias y muy especialmente de la española consecuencia del agotamiento de los caladeros propios, las dimensiones de la flota y el volumen de la demanda interior. El deterioro en algunos casos de los caladeros en terceros países, junto a la posibilidades de exportar que tienen los mismos hacia el mercado comunitario, los ajustes en las disponibilidades financieras de Bruselas, han sido dos factores que, en los últimos tiempos han jugado en contra de la actividad de las flotas en esas aguas.

Desde el sector se estima indispensable mantener y mejorar los Acuerdos de Asociación Pesquera en función de los cuales faenan en esas aguas las flotas de bacaladeros, mariscadores, cefalopoderos y grandes barcos congeladores. El mantenimiento del pabellón comunitario de esas flotas constituye una garantía de que las mismas van a operar de acuerdo con los marcos legales existentes para el desarrollo de unas pesquerías sostenibles y responsables frente a los barcos que lo hacen de forma ilegal amparados, en muchos casos, en banderas de conveniencia. Este tipo de acuerdos supone ventajas para las flotas comunitarias al aportar productos de la pesca y mantener la actividad en los barcos y en tierra, pero a la vez supone un apoyo para el desarrollo de la pesca y la economía en esos terceros países. En relación con estos acuerdos, en el marco comunitario se halla abierto el debate sobre la aportación financiera de los armadores para el pago los mismos. Desde el sector no se rechaza abrir el debate sobre esa

posibilidad, aunque se apunta que el pago de los armadores debería estar relacionado con las posibilidades de capturas, y siempre compartido con Bruselas.

Desde el sector, en el marco de la futura Política Pesquera Común, se aboga porque la Unión Europea tenga un mayor protagonismo en el desarrollo de las políticas de pesca de las Organizaciones Regionales a cuya sombra también opera una parte de la flota comunitaria.

PESCA SOSTENIBLE PARA TODOS

La sostenibilidad es una palabra clave en el conjunto de la política de la pesca, tanto desde la perspectiva de las Administraciones que gestionan los caladeros, como desde el propio sector. El objetivo sería lograr un desarrollo sostenible de la actividad donde se lograra un equilibrio entre asegurar el futuro de los caladeros y el mantenimiento de la actividad de las flotas desde la rentabilidad. La postura en este punto de los armadores es que se debe perseguir el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible para 2015 con una cierta flexibilidad y sobre, todo, en base a unos rigurosos planteamientos científicos.

Desde la perspectiva de los intereses netamente nacionales, para Cepesca es importante que se abra un debate y que se produzca un cambio en relación con el criterio de estabilidad relativa que, en ningún caso se puede contemplar como un principio inamovible. La foto fija que se hizo en 1983 sobre la estabilidad relativa antes del ingreso en la Unión Europea de España y de Portugal, ha provocado un evidente trato discriminatorio contra los intereses de los pescadores españoles, provocando un grave desequilibrio entre las posibilidades de pesca de los países miembros. Dinamarca, con el 5% de la capacidad de la flota, tiene el 41% del total de las posibilidades de pesca, mientras España, con el 29% de la capacidad de la flota comunitaria solamente accede al 11% de los recursos en los caladeros en aguas comunitarias, en aguas de terceros países y en las regidas por organismos regionales de pesca. Si se consideran solamente las aguas comunitarias, la cuota de Dinamarca sobre los TACs y las cuotas es del 44%, seguida del 16% para el Reino Unido, el 8% para Países Bajos, el 6% para España y el mismo porcentaje para Francia.

Para el mejor funcionamiento de la Política Pesquera Común, Cepesca plantea la necesidad de una gestión mucho más descentralizada que suponga una mayor implicación del propio sector en la toma de decisiones sobre todo en lo

referido a las exigencias técnicas, lo que implicaría una serie de cambios institucionales y culturales y, sobre todo, un periodo de transición.

Finalmente, entre las cuestiones más importantes que se considera se deberían abordar en la próxima reforma de la Política Pesquera Común destaca el peso en el futuro de la Organización Común de Mercado, uno de cuyos objetivos en los actuales debates es avanzar en los procesos de liberalización, reduciendo o eliminando aranceles y, en definitiva, abriendo más las fronteras. Los armadores no se oponen a este proceso marcado por las instituciones mundiales. Sin embargo, abogan para que esos procesos de liberalización no supongan ventajas de unos sobre otros, operando en los mismos mercados. Desde este planteamiento, se reclama que existan las mismas exigencias para todos, desde la política de capturas hasta las medidas y los controles sanitarios y los estándares de calidad. ■

TEXTO: VIDAL MATÉ

FOTOS: ANA DÍAZ

Se adoptarían medidas de salvaguarda para evitar que unos pocos controlaran todos los derechos



Ya son 15 los detenidos por el uso de explosivos en el mar

Detenido el traficante DE LA DINAMITA



Fruto de las investigaciones de la Guardia Civil, dirigidas por el juez de Cambados, por el uso de dinamita en la pesca de sardina, han resultado detenidos un pensionista -presunto distribuidor de la dinamita- y un armador de Cangas, en el momento en que éste compraba los explosivos. Sin embargo, la operación Abuelo, cuyas primeras detenciones se registraron el pasado verano, con un saldo de trece arrestados, y su continuación, la operación Cayado, con los dos de ahora, así como la incautación de 130 kilos de dinamita y cerca de dos mil detonadores, no han acabado con las explosiones en el mar, según denuncian patrones mayores de la flota de cerco. Erradicar esta práctica delictiva, excusada o no combatida por una parte residual de la sociedad gallega, exigirá nuevos esfuerzos.

López Puga fue detenido en Ponteareas, Pontevedra, por la Guardia Civil cuando entregaba 10 kilos de explosivos y un centenar de detonadores a Juan Manuel Graña, un armador de Cangas de Morrazo de 63 años. Meses

de trabajo han dado sus frutos. Los cabos sueltos que quedaron tras las detenciones realizadas en el mes de junio (ver Mar número 495, julio y agosto) se acaban de atar, ya que los investigadores piensan que el citado López Puga es el traficante que durante más

de 18 años ha estado vendiendo dinamita a los marineros para la “pesca” ilegal de sardina, principalmente, por lo que dan por desarticulada la red de tráfico de explosivos y cerrada la investigación abierta en 2008.

Hasta este momento, las investigaciones dirigidas por el juez instructor del Juzgado número 2 de Cambados, Juan Carlos Carballal, habían desentrañado el itinerario seguido por la dinamita, desde su fabricación por una empresa española en Burgos, su entrada en Portugal y su venta en puertos gallegos. Les faltaba saber cómo. Según lo averiguado, un pensionista de nombre López Puga la compraba en Portugal y, en cada caja de 25 kilos, se ganaba 200 euros. En este caso, el que compró la explosiva mercancía sin saber que estaba siendo vigilado por la Guardia Civil es el armador Juan Manuel Graña, que ya fue investigado en Portugal por pesca ilegal.

UNA OPERACIÓN DE CALADO

La trama que se da por desmantelada ha puesto de relieve la importancia del uso de dinamita en aguas gallegas, así como una red de tráfico de explosivos con un importante arsenal, como se citaba en algún medio de comunicación, muy superior al material incautado en buena parte de las actuaciones antiterroristas. El patrón mayor de Vigo, José Antonio Tizón, uno de los detenidos por el uso de dinamita en la redada efectuada el pasado año, aseguró que uno de cada cuatro barcos gallegos utilizaban explosivos en la pesca. Todos los datos que se iban revelando, venían a poner en evidencia a los que aseguraban que esta práctica era una actividad residual en la pesca gallega.

La operación Abuelo no fue la primera, pero sí la mayor y más completa de las llevadas a cabo. La tradicional resistencia a que se solucionen de una vez por todas estas prácticas delictivas también ha aparecido en este caso -ya sea por una solidaridad mal entendida o por compartir la misma manera de actuar-, aunque el juez y las investigaciones llevadas a cabo por la Guardia Civil han sido muy concienzudas, hasta llegar a las detenciones a que nos referimos en la presente información.

A estos dos sexagenarios detenidos ahora puede que el futuro en el mar les traiga sin cuidado. Si quedarán sardinas o no, será problema de otros. Lo que ya no resulta tan comprensible es que profesionales de la pesca no se subleven contra la destrucción de su

medio de vida. No todos, claro está. La mayoría sí lo está haciendo, como lo atestiguan las denuncias que se siguen realizando por los patronos mayores de la flota de cerco de Vigo, así como por el presidente de la Federación Gallega de Cofradías, Benito González. Todos ellos aseguran que se continúan escuchando explosiones en el mar.

SIGUEN LAS EXPLOSIONES

En el mismo sentido se expresaba el patrón mayor de Portosín, Eduardo Carreño, al asegurar que “pese a la redada del año pasado hay gente que asegura que se sigue usando dinamita desde Corrubedo hasta cerca de Portugal”. El patrón mayor de la Cofradía de Portonovo, y presidente de los pósitos de la provincia de Pontevedra, José Antonio Gómez, ha señalado que “la dinamita desapareció prácticamente después de la operación [Abuelo], pero hacia finales de 2010 se volvieron a escuchar quejas de marineros que decían que había barcos tirándola en zonas alejadas de la costa”.

La organización Oceana, cuando se produjeron los primeros resultados de la operación Abuelo, se preguntaba si “es posible que los dirigentes del sector pesquero, tanto en Galicia como en la Federación de Cofradías de Pescadores de Madrid, desconocieran hasta hoy que determinados barcos y tripulaciones estaban utilizando

La Guardia Civil da por desarticulada la red de tráfico de explosivos que surtía de dinamita a los “pescadores” gallegos tras la detención de López Puga.





explosivos para pescar desde hace muchos años”.

En cuanto a los políticos, el director de esta organización ecologista, Xavier Pastor, afirmaba que el sector pesquero que utiliza esta técnica se ha visto, además, beneficiado durante décadas por la laxitud de las Administraciones al hacer cumplir la ley. “Acabar con la utilización de explosivos en Galicia no sólo precisa control constante y estricto de los puertos por parte de la Administración, sino también mayor compromiso del sector pesquero que les lleve a denunciar a los culpables”, señaló Pastor, que añadía que “los barcos implicados deben ser desguazados y sus tripulantes inhabilitados para la práctica de la pesca”.

El gran problema es que muchos siguen sin considerar que esta actividad es un delito. Un buen ejemplo es la reciente petición de indulto para Felipe Campaña Carril, condenado por pescar con dinamita. Fue acusado de tenencia ilícita de explosivos y condenado a cuatro años de cárcel. Ahora, la corporación municipal de Camariñas, formada por ocho ediles del PSOE y cinco del PP, aprobaron formular la petición de indulto ante el Consejo de Ministros. El portavoz del

La tasa de mortalidad provocada por los explosivos en huevos y larvas es muy superior a la ejercida sobre la población adulta (Pablo Carrera).

PP ha llegado a decir que “no es un delincuente” y que la Justicia “no siempre es justa”. Unas palabras que no precisan comentario, se comentan solas.

La colaboración con la comisión de estos delitos no sólo se reduce a los apoyos públicos o mediante la “ley del silencio”, sino que llegan a las amenazas si alguien pretende denunciarlos. Oceana se hace eco de estas amenazas que han sufrido algunos pescadores que, de forma individual, se han atrevido a denunciar esta práctica, llegando incluso a quemarles las redes de pesca. Y es que, como señalan desde el sector, sus denuncias son las que han llevado a que se realizara la operación Abuelo y no de las autoridades competentes.

LOS EFECTOS

Las consecuencias de estas actividades en el medio marino, tanto desde el punto de vista medioambiental como económico son absolutamente nefastas, dejando el mar como un erial. Así lo contaba a MAR el por entonces investigador del IEO Pablo Carrera, al destacar que con el lanzamiento de explosivos no solo matan sardinas, sino que *están destruyendo, además, su alimento. Y si se*

hace en épocas de puesta, están matando a las generaciones venideras. La tasa de mortalidad provocada por los explosivos en huevos y larvas es muy superior a la ejercida sobre la población adulta.

Abundando en los efectos, Pablo Carrera comentaba la onda expansiva sobre la sardina y señalaba que produce la rotura de los órganos internos de los individuos que se encuentran en su radio de acción. Así, una detonación de 10 kilogramos de TNT a cien metros de profundidad provocaría la muerte instantánea de todos los peces de hasta 90 gramos (una sardina grande) en un radio de más de veinte metros; la muerte de un 50% en un radio de sesenta metros; incluso a más de cien metros, dependiendo del peso de los individuos, podría ser mortal esta explosión.

Además de las muertes que provoca la onda expansiva de forma inmediata, hay otros daños que ocasionan una muerte más lenta: *No mueren inmediatamente, pero a raíz de la rotura de la vejiga natatoria no son capaces de compensar la profundidad; en el caso de la sardina, está conectada con el oído, con lo cual pierden la capacidad de audición, de formación de cardúmenes. Son efectos, por así decirlo, colaterales, que al final conllevan la muerte de los individuos que están en un radio superior a lo que sería en sí el efecto de la onda expansiva.*

Otra consecuencia sería el deterioro que puede provocar en las escamas que, aunque en principio no es letal, propicia el aumento del riesgo de contraer infecciones que acabarán provocándole la muerte. Por ello, el científico destacaba a MAR que *la mortalidad es bastante más alta de lo que se cree.* Además de la que muere en el momento, queda la que resulta malherida y que muere más tarde, y el alimento de estos peces. Y es que, como consecuencia

Aunque cada vez son más los pescadores que combaten esta nociva práctica, aún queda una parte de la sociedad gallega, políticos incluidos, que la disculpan.



de estas detonaciones, la sardina no vuelve a la zona. Y no sólo ella, sino todas las especies a las que les llegue la onda expansiva, aunque de forma muy atenuada.

Pero, a pesar de las consecuencias del lanzamiento de explosivos al mar, muchos siguen protegiendo a estos delincuentes que, además, están destrozando el medio en el que muchos pescadores se ganan la vida honradamente. Por ello, y después de lo relatado, no resulta extraño que se sigan escuchando detonaciones en alta mar. La buena noticia es que cada vez son más los pescadores que se van concienciando de la importancia de cuidar su lugar de trabajo, y de que las investigaciones que están realizando los agentes de la Guardia Civil ordenadas por el titular del Juzgado número 2 de Cambados han dado sus fru-

tos. Sin embargo, continúan las detonaciones. Lamentablemente, esta práctica tan largamente practicada en aguas gallegas -el armador José Deza reconocía haberla practicado durante 14 años- sigue siendo uno de los problemas de la pesca gallega. Habrá que esperar, por el bien del futuro de la pesca y de los que viven del mar, que sigan las actuaciones legales y se llegue a desmantelar definitivamente la pesca ilegal con explosivos. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

PRODUCTOS “GOURMET” de



La oxigenación del agua en piscifactorías de Sierra Nevada se hace en cascada, integrándolas en el paisaje.

En las sociedades desarrolladas la alimentación ha dejado de ser una mera actividad de subsistencia para convertirse en algo que preocupa a los ciudadanos. El lema de “somos lo que comemos” lo asume cada vez un mayor número de personas que compran siguiendo criterios de salud, trazabilidad y seguridad alimentaria. Son consumidores críticos que exigen alimentos sabrosos, con certificados de garantía. Si bien comenzaron a darse en agricultura, las producciones ecológicas se han ido extendiendo a especies animales y dan respuesta a dichas demandas. La acuicultura ofrece productos ecológicos certificados que buscan su lugar en el mercado. En España estos productos cada vez son más demandados.

El Reglamento del Consejo europeo 834/2007 sobre producción y etiquetado de los productos ecológicos definía la producción ecológica como un sistema de gestión agrícola y producción de alimentos que combina las mejores prácticas ambientales con un elevado nivel de biodiversidad, la preservación de los recursos, la aplicación de

estrictas normas sobre bienestar animal y las demandas de colectivos de consumidores exigiendo alimentos naturales, de máxima calidad.

Esta definición, que en principio afectaba sólo a la agricultura, se extendió pronto a la producción animal y a la acuicultura. Así, en el año 2009 se aprobó el Reglamento 710 que establece las normas que deben regir la producción acuícola

la Acuicultura



La Unión Europea reglamenta la calidad de las aguas, el impacto ambiental y el bienestar animal en la acuicultura ecológica

unidades ecológicas de las que no lo son y se cuida con detalle el bienestar animal. Para la comisaria de Pesca y Asuntos Marítimos de la Unión Europea, María Damanaki, la norma ofrece a los consumidores mayores garantías “al impulsar una producción sana, respetuosa con el medio ambiente y que es una alternativa rentable al planteamiento intensivo más tradicional”.

En nuestro país, Andalucía ha sido la primera Comunidad Autónoma en regular la acuicultura ecológica. Gracias a la colaboración de los técnicos del Comité Andaluz de Agricultura Ecológica (CAAE) -principal organismo de certificación ecológica de la región- y de la Consejería de Agricultura de la Junta de Andalucía; de científicos procedentes del CSIC de Cádiz y de las Universidades de Almería, Córdoba, Cádiz, Córdoba y Granada; y de representantes de la Piscifactoría de Sierra Nevada, en la localidad granadina de Riofrío, nacieron las “Normas de Producción Ecológica para productos de la Acuicultura” que han supuesto la primera normativa de Acuicultura Ecológica existente en España.

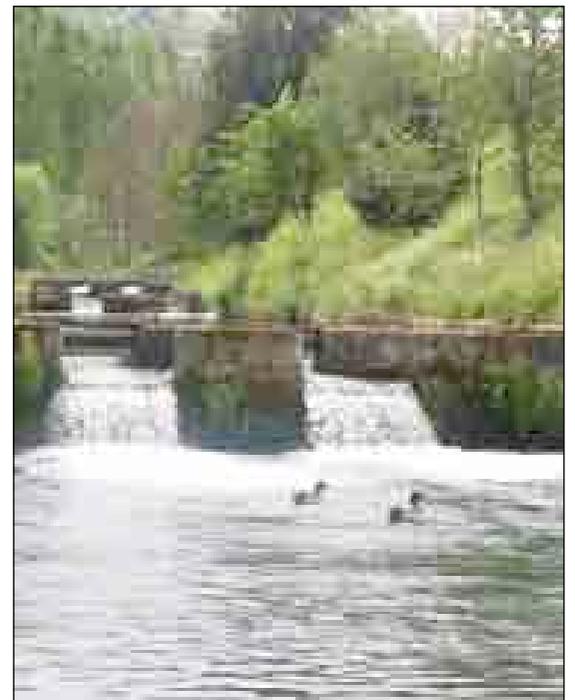
La Orden establece que la acuicultura ecológica no sólo contribuye a prevenir la contaminación de las aguas, sino que mantiene la bio-

ecológica para peces, moluscos, crustáceos y algas en la Unión Europea. El Reglamento está en vigor desde el pasado 1 de julio y obliga a las empresas a un control exhaustivo de la calidad de las aguas, el respeto medioambiental y el bienestar animal.

Desde entonces, todos los alimentos ecológicos en la Unión Europea deben reproducir en su etiquetado la denominada “eurohoja”, el logotipo de una hoja verde que certifica que dichos productos han sido producidos ecológicamente. Además, deberán adjuntarse los certificados nacionales, regionales o privados que determinen los Estados miembros.

Bruselas ha dado de plazo hasta mediados de 2012 para que las “etiquetas verdes” reflejen la trazabilidad de los productos y el organismo responsable de los controles en cada país.

Con el nuevo Reglamento se separan así las



Piscifactorías de Sierra Nevada en Riofrío (Granada).



La normativa regula la pintura que debe utilizarse en las bateas ecológicas así como la carga de sus cuerdas. Foto: Laura Gómez.

diversidad de las especies utilizadas y genera beneficios ambientales indirectos, gracias a la especiales condiciones de las instalaciones y los materiales utilizados en la construcción de las granjas.

En esta normativa destacan los siguientes principios. No alterar el medio ambiente, compatibilizando el cultivo ecológico con el entorno e integrando a la empresa en el mismo; usar exclusivamente alimentos admitidos y adaptados a las distintas especies, con especial énfasis en la eliminación de aditivos, hormonas, promotores de crecimiento y organismos genéticamente alterados; garantizar el bienestar del animal con densidades de carga que les permitan desplazarse cómodamente y, no utilizar productos de síntesis, sustituyendo la utilización de terapéuticos por la profilaxis y, en caso de utilización de vacunas, éstas deben ser autobacterianas.

La Orden, además de dar garantías a los consumidores ofrece una alternativa a la baja rentabilidad de las explotaciones acuícolas continentales.

CADA VEZ MÁS ESPECIES

La reglamentación andaluza ha permitido que existan en el mercado trucha, esturión, dorada, lubina o mejillón producidos ecológicamente y que se promocionen estudios para obtener nuevos cultivos ecológicos.

No sólo aumentan las especies producidas bajo criterios de seguridad alimentaria, bienestar animal y respeto por el medio ambiente sino que cada vez son más las regiones en las que se dan este tipo de cultivos. Pese a que la acuicultura ecológica se desarrolla lentamente

Andalucía creó la primera normativa de Acuicultura Ecológica existente en España

en nuestro país, son muchos los que piensan que es una apuesta con serias opciones de futuro.

Si hace pocos años tan sólo eran dos empresas: la Piscifactoría de Sierra Nevada, en Granada, y el Grupo Isidro de la Cal, de A Coruña, las que producían esturión y trucha ecológicos. Con la entrada en vigor del Reglamento europeo, varias empresas nacionales dedicadas a la acuicultura convencional se están reconvirtiendo total o parcialmente a la ecológica, como ha ocurrido con el grupo Culmárex.

La alimentación, basada en piensos ecológicos, procedentes de pesquerías sostenibles certificadas y que no contienen harinas de sangre. Los ciclos productivos que respetan el crecimiento natural de los peces. El respeto por el medio, con controles para que la cantidad de peces no exceda la cantidad permitida, evitando así la contaminación por residuos y la no utilización de antibióticos o cualquier tipo de cuidado preventivo sistemático son las principales diferencias entre una acuicultura ecológica y otra convencional.

Además, la acuicultura ecológica apuesta por una producción que reduce el impacto ambiental, rebaja la presión de las pesquerías y ofrece garantías de seguridad y trazabilidad al consumidor, lo que se traduce en mayor competitividad.

LA CALIDAD SE PAGA

La producción ecológica es más cara que la convencional. Principalmente porque los



Curro Villarreal, de Naturix Acuaculture, explica la composición de los piensos

piensos que se utilizan cuestan más y hay que importarlos de Francia. Esto se traduce en que el producto final también es más caro. En este sentido, el director gerente de APROMAR, Javier Ojeda, asegura que “las condiciones para la producción ecológica hacen más caro el producto y a los consumidores les cuesta aún asumir la diferencia”.

Sin embargo, el nicho de mercado al que se dirigen los productores ecológicos está claramente diferenciado. Se trata de consumidores conscientes y críticos con los productos que adquieren y a quienes no les importa pagar un poco más por mayor calidad.

En las grandes superficies hoy podemos encontrar doradas ecológicas de ración por un precio cercano a los 13 euros/ kilo, frente a los 10 euros/kilo de una dorada convencional, ambas producidas por el Grupo Culmárex. Las lubinas suelen ser algo más caras. La lubina ecológica cuesta unos 14 euros/kilo mientras que la lubina convencional de 600-800 gramos alcanza un valor en el mercado de 12 euros/kilo, aproximadamente. Se distinguen por el marchamo verde colocado en las agallas de los peces.

El Grupo Culmárex cuenta con un departamento de logística que garantiza que los peces capturados pueden estar en la mesa de los consumidores en menos de 48 horas a través de la red que llega a Valencia, Madrid y Sevilla y desde donde se redistribuyen a los mercados de toda España. Mariló López Belluga, responsa-



ecológicos.



La densidad de carga en las jaulas marinas es más baja en los cultivos ecológicos.

La producción acuícola ecológica es una realidad incipiente en nuestro país pero una seria opción de futuro

ble de Ecológica Culmarex asegura que “estamos muy orgullosos de nuestros productos”.

En el caso de la trucha ecológica su precio oscila entre los 6-18 euros/kilo en función de si se adquiere entera, eviscerada o ahumado. Curro Villareal, gerente de Naturix Ecológica vende sus productos a través de internet, grupos de autoconsumo y la plataforma ecológica “Enterbio” de mercamadrid.

Considerado manjar de reyes, el esturión ecológico de Riofrío y el caviar que se produce en Piscifactorías de Sierra Nevada no están al alcance de muchos. El kilo sale por más de 2000 euros. La razón de que sea un producto tan caro, explica David Montalbán, del departamento comercial de la empresa, es porque hay pocos ejemplares de esturión y, sobre todo, porque “se necesitan ocho años para diferenciar las gónadas sexuales del pez. Después hay que esperar varios años más hasta que las huevas están en perfecta condición para ser extraídas, con un tamaño mínimo de 2,4 milímetros”

Para que sea más asequible a todos los bolsillos, Riofrío comercializa su caviar en latas de pequeño tamaño, a partir de 10 gramos a 22 euros. Los particulares podemos adquirirlas en tiendas gourmet exclusivas o a través de la venta on-line y directa.

“Hacemos el caviar como se hacía hace décadas, con seriedad y respeto al animal, a sus ciclos, a su cría, sin engordes artificiales, con materias primas de primera calidad y de forma artesanal y ecológica”, afirman desde la empresa. La producción de caviar que según las previsiones doblará las del año pasado, alcanzará las 4,5 toneladas en 2011.

La actividad de Piscifactorías de Sierra Nevada ha convertido a Riofrío en un pueblo floreciente en la sierra granadina de Loja.

En la ría pontevedresa de Arousa se cultiva mejillón ecológico. Se trata de un mercado emergente con un gran potencial. El mejillón ecológico conlleva un procedimiento que parte de las características de las propias semillas, el agua debe ser de una calidad excelente y la explotación debe contar con unas condiciones de sostenibilidad. Esto lo exige la directiva europea que regula la pintura que debe tener la batea, la carga de las cuerdas e incluso las condiciones de los camiones en los que se traslada el producto.

Según Eduardo Dromer, gerente de Conservas Pérez Lafuente que envasa los mejillones, el mitilo ecológico en fresco puede costar entre un 25 o un 30 % más caro que el convencional. La conservera comercializa a través de la marca Pan do Mar productos completamente ecológicos.

Las empresas dedicadas a la producción ecológica apuestan decididamente por la I+D+i para mantenerse y ser más rentables

El secretario general de los fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (AN-FACO), Juan Manuel Vieites, considera que “aunque la cuota de mercado de los productos ecológicos procedentes del mar y la acuicultura es aún muy pequeña, el futuro presenta unas excelentes expectativas de crecimiento para este segmento”

APUESTA POR LA INNOVACIÓN

Independientemente de la especie que cultiven, a las empresas acuícolas que producen ecológicamente les une una apuesta decidida por la I+D+i.

Este compromiso con la innovación, el respeto al medioambiente, al bienestar animal y a la seguridad alimentaria es reconocido por las Administraciones Públicas.

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a través de la Junta Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR) ha premiado al Grupo Culmárex por la implantación de sistemas de gestión medioambiental.

BASES PARA UNA ACUICULTURA SOSTENIBLE Basadas en el Principio de precaución y conocimiento científico		
FACTORES AMBIENTALES	<ul style="list-style-type: none"> • Provisión de zonas de producción: Ordenamiento del territorio • Protección de la calidad del agua • Tecnología de eliminación de residuos y contaminación • Gestión eficiente de la energía • Gestionar la demanda de peces salvajes para engorde: piensos • Cumplimiento de normativa 	
PRODUCCIÓN DE ALTA CALIDAD	Garantizar la sanidad animal	<ul style="list-style-type: none"> • Cumplimiento de la normativa (Directiva 2006/88/CE) • Determinar enfermedades • Disponibilidad de medicamentos
	Garantizar el bienestar animal	<ul style="list-style-type: none"> • Criterio importante para consumidores • Influye en la supervivencia y calidad de la producción: rendimiento
	Alimentación con piensos de calidad y origen sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de aditivos • Sustitución de proteínas y aceites de origen animal por vegetales
FACTORES SOCIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la protección sanitaria del consumidor: Medidas preventivas y de vigilancia. Real Decreto 1590/2009 • Trazabilidad del producto • Implicación de la comunidad en procesos productivos: empleo local, igualdad de oportunidades • Complementariedad y respeto por los usos de espacios • Seguridad laboral y derechos de los empleados: reconocimiento profesional • Relaciones con la comunidad: integración social e imagen pública • Cumplimiento de normas legislativas 	
FACTORES ECONÓMICOS Y EMPRESARIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Derechos de propiedad sobre la explotación: fomento de inversión • Nuevas tecnologías de producción y mitigación de impactos • Mejora de imagen pública: información • Instrumentos de Financiación • Reducción de carga administrativa • Simplificación legislativa • Promoción de productos • Fomento de I+D+i empresarial: ventajas fiscales • Relaciones OPIs-Empresas-Administración: intereses comunes • Organizaciones socioprofesionales 	

Este galardón reconoce la labor realizada para aplicar procedimientos de prevención, control y evaluación que permiten mantener la pureza del entorno en el que trabajan.

El cuidado del medio ambiente del Grupo Culmárex está regulado por un sistema de gestión integral, único en el sector, que contempla la prevención de riesgos laborales y la calidad en todos los procesos.

Este sistema está certificado por tres normas: ISO 9001 (referente a la calidad), ISO 14001 (de cuidado del medioambiente) y OHSAS 18001 (de seguridad y salud en el trabajo). Para mantenerlo el Grupo Culmárex "se somete anualmente a inspecciones exhaustivas que verifican si cumplimos los baremos de calidad", explica Bernardino Bastida, coordinador del Sistema de Gestión Integrado del Grupo.

También las Administraciones Autonómicas reconocen los esfuerzos de estos emprendedores. En este sentido, la Junta de Castilla-La Mancha ha reconocido a Naturix Acuaculture como la mejor iniciativa empresarial piscícola sostenible por el impulso a la producción, transformación y pesca recreativa de trucha ecológica en el paraje Molino de la Vega, de Valderrebollo (Guadalajara), concediéndole uno de los premios de la Fundación general de Medio Ambiente de dicha Comunidad Autónoma.

Los galardones, cofinanciados por el Fondo Social Europeo, a través del programa Empleaverde de la Fundación Biodiversidad reconocen la labor de las empresas que llevan a cabo iniciativas ligadas al aprovechamiento sostenible de los recursos medioambientales castellano-manchegos.

La empresa Naturix está implicada de lleno en el proyecto IS-AC (Innovación Sostenible de la Acuicultura Continental) que traerá nuevas oportunidades de negocio a esta industria, en el sentido de revitalizar zonas rurales y crear empleo.

En este sentido, Curro Villareal responsable de la empresa se plantea ir recuperando pequeñas piscifactorías abandonadas, como la del Molino del Agua en la localidad madrileña de Manzanares el Real, con pequeñas producciones ecológicas pero con las que crear una conciencia medioambiental.

La innovación de Naturix se encamina a la preparación de productos de 4º y 5º gama y ahumados naturales. Pero además cuida el envasado de sus productos, abandonando



Las doradas y lubinas ecológicas del grupo Culmárex llevan en sus agallas marchamos diferenciadores

las tradicionales cajas blancas de poliespan por otras de cartón corrugado procedentes del reciclaje de papel. "el cartón es más sostenible y no procede del petróleo", dice Curro Villareal.

El departamento de investigación de Piscifactorías de Sierra Nevada tiene acuerdos de colaboración con las Universidades de Granada y Córdoba. No sólo investiga en la mejora de los productos que cultiva para lograr esferificaciones de calidad sino que participa en proyectos innovadores relacionados con las industrias cosmética y farmacéutica para producir perlas de aceite de esturión, ricas en omega 3,6 y 9, y usar el cartílago del pez como regenerador osteoarticular, tratamientos eficaces contra el colesterol, la mejora articular y la regeneración del tejido cartilaginoso. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ



Marioló López, responsable de Ecológica Culmárex, asegura que el grupo está orgulloso con su marca



La cofradía asume el control del bivalvo comercializando un tercio de la producción

VIEIRA DE CAMBADOS



La Cofradía de Pescadores de Cambados ha llegado a un acuerdo con la empresa Vieira de Galicia para comercializar una parte del producto que extraen los pescadores. De esta forma, el pósito pone en marcha un proyecto que permitirá a los productores controlar la extracción y parte de la comercialización de este producto caro de producir, pero que cuenta con buena acogida en el mercado. Para desarrollar el proyecto, que pretende devolver el control de la comercialización de la vieira a los productores, el pósito ha contado para su plan de comercialización con el asesoramiento de expertos en el marco de los Grupos de Acción Costera (GAP-5).

La cofradía de Cambados ha comercializado un tercio de la vieira extraída de la ría de Arosa durante la última campaña (2010-2011) con la marca de calidad “Pesca de Rías” y con el sello del pósito. De esta forma, los productores de este emblemático bivalvo se involucran en su comercialización para incrementar su influencia en el proceso productivo. Una participación que los productores de la cofradía llevan me-

ditando mucho tiempo, ya que hasta ahora el producto se despachaba a una empresa que marca el precio de compra de toda la producción. Esta empresa, tras subcontratar el proceso de eviscerado con una empresa de la localidad homologada por la Xunta, comercializa el bivalvo tanto en fresco como congelado. *El objetivo*, según Benito González, *patrón del pósito*, es *comercializar la vieira a través de una empresa participada por la cofradía, la empresa transformadora y la distribuidora para incrementar el valor añadido ya que es una lástima que el sector no obtenga un precio más alto por un producto estacional y con gran demanda comercial*.

Con el fin de incrementar el valor añadido del producto y rentabilizar su extracción, los vieiros de Cambados han contado con el asesoramiento de la consultora GADI y de técnicos de la Xunta que han estado trabajado desde el pasado septiembre en un proyecto subvencionado con Fondos Europeos de la Pesca canalizados a través de los Grupos de Acción Costera (GAP-5) y que forma parte del Plan Estratégico Zonal (PEZ) para la ría de Arousa.

ANTECEDENTES

Debido a la alta incidencia que tiene la toxina ASP (amnésica) en la vieira, su extracción en Galicia estuvo prohibida hasta que la Xunta reguló a principios de 2002 su recogida y comercialización. A parte de la regulación, desde Pesca se autorizó a la empresa Vieira de Galicia a eviscerar y comercializar el producto. Así, esta empresa—hasta esta campaña— ha sido la única autorizada para comercializar este molusco. La venta, a través de los canales de distribución de la empresa, se hace por unidades clasificadas por tamaño: especial >14,3cm; grande: de 12,5 a 14,2 cm; mediana de 11 a 12,4 cm; y pequeña de 10 a 10,9 cm. La vieira fresca se ha comercializado durante la época de navidades y la congelada a lo largo del año.

VIGILANCIA Y CONTROL

La vieira gallega es sometida a unas condiciones específicas de extracción y control por parte de la Conxellería de Pesca y del Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino (Intecmar):

- Establecimiento de períodos aptos para la extracción, así como la relación de embarcaciones autorizadas y sus turnos. Controles periódicos semanales sobre la zona de producción autorizada mientras dura el proceso de extracción controlada.
- Supervisión de los lotes de una misma jornada y zona en su traslado desde la zona de producción al punto de descarga. Se precintan y trasladan, con el correspondiente documento de registro, por el personal del Servicio de Protección de Recursos en vehículos adecuadamente condicionados hasta la planta de eviscerado.
- La vieira con niveles de toxicidad ASP en cuerpo entero superiores a los límites legalmente establecidos sólo puede comercializarse tras un proceso de eviscerado que elimine el hepatopáncreas, branquias y otros tejidos blandos diferentes del músculo aductor y la gónada que serán las únicas partes susceptibles de ser comercializadas.
- Las plantas de eviscerado deben disponer de un sistema de control para cada lote de producto final que garantice que cumple con los límites máximos legalmente establecidos: 20 microgramos de DA por gramo de producto. Cualquier muestra que exceda este límite implica la destrucción de todo el lote.
- Una vez obtenido el producto final, éste deberá ser debidamente etiquetado (origen, lote, marca sanitaria) así como ser envasado y precintado en recipientes adecuados para garantizar tanto su higiene como la inviolabilidad de su contenido.

“Es una lástima que el sector no obtenga un precio más alto de venta en un producto estacional y con gran demanda comercial” (Benito González)

El proceso para comercializar el producto de forma segura para el consumo es laborioso y caro ya que es necesario que los niveles de toxicidad se reduzcan de forma natural antes de extraer la vieira y retirar después manualmente el hepatopáncreas de cada ejemplar para asegurarse de que concentración

de biotoxinas en las partes comestibles estén por debajo del límite legal de 20 microgramo por gramo.

De esta forma, la vieira gallega—extraída exclusivamente en la ría de Arousa cuando el nivel de toxina lo permite, excepto la semana que ha estado abierta la de Ferrol durante esta campaña— está controlada por personal de la Xunta de Galicia desde que se descarga hasta su entrada en la planta para ser eviscerada tras pasar los controles sanitarios del Centro de Control de Análisis Mariños que la Consellería de Sanidade tiene en Vilagarcía de Arousa. Por tanto, Vieira de Galicia ofrece un producto depurado y tratado para el consumo, eviscerado manualmente, envasado y etiquetado para mantener toda su calidad y nivel nutricional hasta su presentación en la mesa.



EVOLUCIÓN DE LA EXTRACCIÓN DE LA VIEIRA EN CAMBADOS

CAMPAÑA	QUILOS	IMPORTE	PR.MAX	PR.MIN
2004-2005	201.512	1.023.060,50	5,50	4,50
2005-2006	85.350	384.075,00	4,50	
2006-2007	139.842	512.120,00	4,00	3,00
2007-2008	190.066	703.244,20	3,70	
2008-2009	86.550	320.235,00	3,70	
2009-2010	133.053	518.906,70	3,90	
2010-2011	56.438	225.752,00	4,00	
	892.811	3.687.393,40 €		

Fuente: Cofradía de Cambados



PRECIO DE VENTA TASADO

La firma que hasta la presente campaña se han encargado de la comercialización establece el precio que reciben los productores cada temporada. El precio puede fluctuar en caso de que haya vieira en abundancia como ocurrió en las campañas de 2004-2005 y 2007-2008 en las que se extrajeron entorno a 200 y 190 toneladas respectivamente. Pero con excepciones, el precio negociado por la firma comercializadora está en torno a los 4 euros. (Ver cuadro I). En el caso de que la temporada de extracción se alargue por la cantidad de producto, se establece un precio máximo para el producto que se vende para consumo fresco (65%) durante las navidades y un precio mínimo para la producción destinada a congelación para vender el resto del año y tener el mercado abastecido. Por tanto, hasta el presente, al inicio de cada campaña todo está pactado: la cantidad de bivalvo que la flota captura y el precio que se obtendrá por cada kilo. La única incógnita es la cantidad de producto que se extraerá a lo largo de la temporada y el número de barcos

dedicados a su extracción, pues cada embarcación tiene establecido un cupo diario de 40 kilos por tripulante.

Las cifras de la presente temporada son claras: la flota ha extraído 56,4 toneladas de vieira que, a un precio de venta establecido por la empresa Vieira de Galicia de 4 euros, han reportado a los pescadores 225.752 euros. Sin embargo, el volumen de negocio de la comercialización del bivalvo alcanza, según datos del grupo GADI, un millón de euros.

EL PROYECTO

Para los dirigentes de la cofradía de Cambados, cuyos asociados componen la mayoría de la flota que se dedica a la extracción de vieira en Galicia, el precio que obtienen por su producto no guarda una relación directa con la alta cotización que alcanza en el mercado. Por ello, con el fin de repartir el beneficio que genera este producto tan cotizado se puso en marcha el proyecto que ha permitido al pósito comercializar en torno a un tercio de su producción y buscar formulas para incrementar su valor añadido.

El grupo de trabajo, que está formado por representantes del pósito: Benito González (patrón mayor) y Manuel Domínguez (gerente de la lonja), y Sonia López e Isabel Alonso (representantes del Gabinete de Innovación) y Carlos Tabarés por parte de la consultora GADI, ha trabajado principalmente en tres ámbitos: industrial, comercial y distribución.

En el proceso industrial se determinó, tras analizar los requisitos de trazabilidad, envasado y etiquetado, e identificación final del producto, que inicialmente no era necesario que el pósito dispusiera de instalaciones propias ya que es una labor que necesita mucha mano de obra pero únicamente durante dos meses al año. La cofradía ha subcontratado el eviscerado del molusco a la empresa Mariscos Veiro, encargada de eviscerar toda la producción.

En el ámbito comercial, la cofradía ha creado una marca que subraya la idea de procedencia (ría de Arousa) y la garantía de origen (cofradía). Además, quiere resaltar los atributos de calidad y exclusividad.

CAMPAÑA 2010-2011

Para la presente temporada (2010-2011) el pósito acordó con la empresa Vieira de Galicia que una parte de la producción (1/3) sería etiquetada con la marca de la cofradía. La empresa, que compra a los productores por quilo y vende en unidades tanto a particulares como mayoristas, vendería al pósito a 1,8 euros la unidad ya eviscerada. Además, el acuerdo establecía que ambos vendían a mayoristas a 2,05 euros y al público entorno a 2,2 euros dependiendo del tamaño.

El proceso de distribución, como señala Carlos Domínguez, se ha dirigido en dos cauces. Por un lado, la venta directa de la cofradía con marca propia a hosteleros de la zona y a través de un punto en la lonja de venta directa a

los particulares en donde han podido comprar lotes de 25 vieiras medianas a unos 60 euros; es decir a 2,2 euros la unidad. Por otro lado, la venta a través de distribuidores de la zona (empresas depuradoras de marisco) que cuentan con una red de clientes muy estable. De esta forma, esta campaña, por pri-

mera vez, los productores han sacado beneficio por la venta de la vieira a la empresa Vieira de Galicia (0,9 euros por unidad o entre 4 y 5 unidades de por kilo) y por el valor añadido de un tercio de la producción que ha sido comercializada por la cofradía y las empresas depuradoras bajo la nueva marca. Es

decir, los productores han ganado un treinta por ciento más que en la temporada pasada en las unidades vendidas por la cofradía ya que a 2,2 euros de precio medio para particulares hay que restar el proceso de eviscerado realizado en las instalaciones que tiene en el puerto de Travoge (Cambados)





la empresa Mariscos Veiro, por el cual la empresa Vieiras de Galicia cobra al pósito 0,9 euros, y la parte de los comercializadores en las vieiras vendidas a través del circuito de comercialización de las empresas depuradoras. La experiencia ha sido positiva, pues según Domínguez, *el pósito ha vendido todas las vieiras disponibles*.

Para Carlos Tabares, técnico de la empresa GADI, *el objetivo del proyecto es incrementar el valor añadido de los productos de la pesca artesanal y que los productores entre en el reparto de los márgenes de beneficio ya que, hasta ahora, la cofradía al desentenderse del producto una vez en puerto, ha dejado buena parte de los márgenes de beneficio a la empresa comercializadora (Vieira de Galicia) y a la evisceradora (Marisco Veiro)*. Por tanto, subraya Tabares, *de lo que se trata es que los*

que extraen la vieira tengan más control sobre este producto emblemático.

Una vez estructurada toda la información del proyecto, el grupo de trabajo la presentó a la cofradía para que los dirigentes de la flota, que varía según la campaña con un máximo de 75 embarcaciones y un mínimo de 23 que embarcan a tres tripulantes cada una (entre 70 y 225 pescadores y pescadoras), la valoraran antes de decidir si amplían su participación en la comercialización en próximas campañas. A partir de ahora, como señala Benito González, *se trabaja en crear una empresa en la que las tres partes participan desde su ámbito de especialización: Vieira de Galicia, con su cartera de clientes; la cofradía, el producto; y Veiro, con las instalaciones. En la empresa, lo determinante es que las vieiras que extraen los socios se comercialice con la etiqueta de la cofradía*.

CULTIVO DE VIEIRA

Desde el pósito también se trabaja para dar continuidad a este producto al que se dedica parte de la flota. Para ello ha puesto en marcha, junto a la cofradía del Aldán y Cangas un proyecto pionero para la captación, pre-engorde y siembra de pectinidos. Los pescadores cuentan con el apoyo técnico del Instituto Español de Oceanografía, el CIMA y la Conxellería de Pesca en su objetivo de reforzar las poblaciones naturales tanto de vieira como de zamburiña. El proyecto, según Eudardo Mucientes, biólogo de la cofradía de Cambados, se estructura en tres fases: la primera, recogida de semilla en su ámbito natural; la segunda, preengorde de la semilla en sistemas flotantes; y, la tercera, siembra de las unidades en zonas controladas de fácil vigilancia.■

TEXTO: J.M.S. FOTOS: MANUEL DOMÍNGUEZ



El Bivalvo de los peregrinos



La vieira (*Pecten jacobaeus*) es el marisco más característico de Galicia emparentado de cerca con las almejas y las ostras. Su hábitat se localiza en aguas profundas de los mares—hasta 100 metros de profundidad— sobre bancos de arena limpia y firme cerca de las costas. Rara vez se encuentra fijada a las rocas, aunque en los últimos años se han extraído vieiras para mantenerlas en bateas con objeto de acelerar su engorde de cara a la comercialización.

Es un animal hermafrodita al que maduran antes las gónadas masculinas. Este bivalvo de carne deliciosa se alimenta de fitopláncton y partículas orgánicas en suspensión pudiendo superar un tamaño de 15 centímetros aunque se permite su comercialización a partir de los 10 centímetros.

Este molusco, aunque parezca inimaginable, nada por sacudidas abriendo y cerrando rápidamente sus valvas. Esta acción la realiza gracias a su único y poderoso músculo, el abductor. Su valva es ondulada, y la inferior es más grande que la superior que es casi plana. Las ondulaciones radian desde el vértice de cada valva, efectuando un dibujo similar a un abanico. Sus bordes son afilados y ondulados. En México se le conoce también como callo de hacha. Las vieiras poseen conchas con surcos, canales en los cuales se puede apreciar el registro del crecimiento del animal. Al igual que el resto de los moluscos bivalvos, sus valvas se abren y cierran gracias al músculo abductor. Son organismos nadadores, generalmente se encuentran reposando en el fondo sobre su valva inferior, la que suele tener una coloración más pálida que la superior. Son organismos filtradores, por lo que ante fenómenos de afloraciones algales masivas (marea roja) es recomendable evitar su consumo.

Según Vieira de Galicia, única empresa autorizada por la Xunta para eviscerarla y comercializarla, a la que a mediados de 2010 se sumó Ameixa de Carril, el bivalvo gallego se diferencia de los ejemplares foráneos por su color (tonos violáceos más intensos)

y su forma (la valva superior de la vieira gallega es totalmente plana y sus bordes ondulados no encajan perfectamente con los bordes de la valva inferior).

El punto débil de este pectínidoes su sensibilidad a la toxicidad tipo veneno amnésico de los moluscos (ASP), que, a diferencia de otras especies de moluscos bivalvos con interés comercial, se caracteriza por un proceso de intoxicación rápido y proceso de eliminación de las toxinas muy lento. Por ello, la única vieira gallega que puede comercializarse es la sometida a un proceso de evisceración (eliminación del hepatopáncreas) en centros autorizados por la Xunta de Galicia. Por tanto, las únicas partes comercializables de este bivalvo son el músculo abductor y la gónada.



La industria conservera

AGUANTA LA CRISIS

Las industrias conserveras de productos de la pesca están aguantando la crisis. Frente a la caída en la actividad de otros sectores, el de las conservas ha mantenido e incluso incrementado su actividad en algunas de las especies más importantes en volumen, como el atún. Igualmente, los datos han sido ligeramente positivos en el valor total de las mismas. La demanda, según los datos manejados por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, también tuvo un resultado positivo en volumen, un 2% más, pero con una caída de los precios medios en casi un 3%. Con todos esos datos en la mano, el sector mantiene una situación de pesimismo e incertidumbre donde, a los problemas internos derivados de la existencia de un minifundismo empresarial, se suman problemas acarreados por los mercados exteriores. Todo ello se ha traducido, en algunos casos, en el desarrollo de políticas de inversión e innovación para abrir nuevos nichos de mercado y mantener la actividad, mientras en otros, la falta de financiación ha supuesto problemas de funcionamiento y cese de actividad en empresas importantes.

Para el conjunto del sector de la pesca, destaca la bajada en volumen de las exportaciones y el aumento de las importaciones, con una nota en común. En ambas direcciones, subieron los precios. El pescado cada día es más caro.



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PESCADOS Y MARISCOS POR PRESENTACIÓN 2009-2010

	VOLUMEN			VALOR		
	2009 TM.	2010 TM.	10s/09 %	2009 Miles €	2010 Miles €	10s/09 %
Pescado Fresco	224.827	233.023	3,66%	776.249	811.209	4,50%
Pescado Congelado	340.163	337.443	-0,80%	564.939	582.366	3,09%
Filetes de pescados	168.653	197.153	4,49%	503.231	553.767	10,04%
Pescado seco, salado y/o ahumado	46.702	51.329	9,91%	197.694	213.901	8,20%
Crustáceos	193.669	202.397	4,51%	905.803	1.101.614	21,64%
Moluscos	300.901	375.017	10,30%	747.730	1.000.457	33,80%
Conservas y Preparados	163.419	169.970	4,01%	519.930	564.702	9,47%
TOTAL	1.486.443	1.586.348	5,23%	4.211.373	4.828.126	14,64%
Pescado Fresco	15,10%	14,68%		18,42%	16,80%	
Pescado Congelado	22,85%	21,54%		13,41%	12,08%	
Filetes de pescados	12,68%	12,52%		11,96%	11,47%	
Pescado seco, salado y/o ahumado	3,14%	3,28%		4,69%	4,43%	
Crustáceos	13,01%	12,82%		21,50%	22,82%	
Moluscos	20,24%	23,94%		17,76%	20,72%	
Conservas y Preparados	10,99%	10,85%		12,20%	11,70%	
TOTAL	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%	

Al margen de los datos sobre producción y demanda de 2010, el sector de las conservas de pescado se enfrenta en la actualidad a retos importantes, de cuya salida puede depender su futuro. Un primer peligro para su actividad es el mayor desarrollo de las exportaciones hacia todos los mercados de conservas baratas desde terceros países con unos costes de producción mucho más bajos, desde la materia prima a los procesos de transformación e industrialización. El sector se enfrenta igualmente a la batalla de la comercialización, donde siguen ganando terreno las marcas de la distribución a precios más bajos y cuya estrategia se concreta en el recorte de los márgenes comerciales, sobre todo las industrias. En la actualidad, ese tipo de marcas sigue creciendo y ya suponen el 62%, casi diez puntos por encima de lo que significa este tipo de oferta en el conjunto de la industria alimentaria.

Frente a esta situación, hay una serie de empresas que se han apuntado a mantener su actividad optimizando los costes para

ajustar su oferta a las exigencias de la gran distribución, elaborando ese tipo de marcas donde, por encima de los márgenes, prima el volumen y la seguridad de salida a la producción y mantener la actividad. En otros casos, desde firmas que tradicionalmente apostaron más por la marca de fabricante, como Calvo o Garavilla, se han desarrollado planes de inversión encaminados a lograr una diversificación de la oferta en el segmento de ensaladas o platos preparados con el pescado como base. En este escenario, hubo empresas que no pudieron soportar ese proceso de cambio por falta de disponibilidades financieras y que han desaparecido, como es el caso de Bernardo Alfageme.

SE MANTIENE LA ACTIVIDAD

Según los datos elaborados por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y de Mariscos (Anfaco), en 2010 operaron en el sector un total de 147 empresas con 15.375 puestos de trabajo fijos, con un volumen total de 359.120 toneladas que suponen un incremento del 1,39% sobre el ejercicio anterior. En valor, el sector

**Mantuvo un ligero
incremento tanto
en valor como en
el volumen de las
mismas**



El crecimiento de las marcas de la distribución constituye un problema para la rentabilidad de las industrias

El consumo se mantuvo fundamentalmente por la caída de los precios

facturó 1.324 millones de euros con un aumento del 1,77% sobre 2009. La productividad por empleado aumentó un 1,3%.

Galicia mantiene el liderazgo absoluto en el sector de las conservas en el conjunto del Estado con 65 empresas y casi 12.000 trabajadores con un claro predominio de mujeres. La producción de conservas en la comunidad autónoma fue de 308.843 toneladas que representan el 86% de toda la producción nacional, con un aumento sobre el ejercicio anterior del 1,02%. En valor, su facturación se elevó a 1.119 millones de euros, el 84,55 del total, con un aumento del 1,35%.

Solamente la producción total de conservas de pescados y mariscos ascendió a 345.878 toneladas, con un incremento del 1,3% sobre el ejercicio anterior. De ese volumen, el grueso de la oferta corresponde



a atún claro con 226.418 toneladas con un aumento del 2,9%. Por el contrario, el atún blanco solamente creció un 0,8% hasta casi 14.000 toneladas y el atún con vegetales, las nuevas ofertas acometidas desde el sector para diversificar la oferta, cayeron un 9,8% a menos de 3.000 toneladas. Por especies, el segundo lugar lo ocupan las conservas de sardina con 28.106 toneladas y una rebaja del 4,40%, seguida de la caballa con 14.872 toneladas, con un recorte del 4,5% y los mejillones con 14.785 toneladas con un aumento del 2,10%. La caída más importante ha correspondido al pulpo con un descenso en la producción del 12,6% hasta 1.798 toneladas. Las caídas han sido igualmente importantes en otras especies donde se han incrementado las importaciones como las almejas donde la producción fue de 2.4698 toneladas con una caída del

Los precios de los productos de la pesca en todos los mercados son cada vez más altos.



5,4% y las navajas, con una producción de 995 toneladas y un descenso del 6,4%. Por el contrario, la producción de berberechos creció hasta 6.213 toneladas con un incremento del 2,5%.

En valor se produjo un aumento del 1,82% hasta 1.233 millones de euros. Obviamente, la partida más importante corresponde al atún claro con 607 millones de euros y un aumento del 6,4%, seguido de los casi 111 millones del atún blanco, con un crecimiento del 1,8%. El tercer lugar lo ocupan los mejillones con 98,4 millones y una caída de la facturación del 1,2%, siguen los berberechos con un aumento del 1,6% hasta 92,3 millones de euros y la sardina con 88,8 millones y un descenso del 3,8%.

A esas cifras se suma la producción de anchoa en semiconserva con 13.220 toneladas, lo que supone un incremento del 3,9% sobre el año anterior, mientras en valor sólo se pasó de 89,8 a 90,9 millones de euros, con un incremento del 1,2%. El precio medio caía de 7,05 a 6,87 euros, con un descenso del 2,6%.

El conjunto de conservas y semiconservas se situó en un volumen de 359.120 toneladas frente a las 354.179 del año anterior, con un aumento del 1,39%. En valor, la facturación pasó de 1.301 a 1.324 millones de euros, con un crecimiento del 1,77%. El precio medio aumentó de 3,67 a 3,69 euros kilo, el 0,37%

En volumen, los túnidos suponen el 68% de toda la industria conservera seguidos de la sardina y sardinilla con el 7,83% y la caballa con el 4,14%. En valor, esas mismas especies significan el 55% del total, seguidos de los mejillones con el 7,4% y de los berberechos con el 6,9%.

LA EXPORTACIÓN

La exportación total de pescados y mariscos experimentó en 2010 un recorte del 3,12% pasado la misma de 1.018.000 a 986.000 toneladas. En la parte positiva se hallan especialmente el pescado seco, salado o ahumado, con un crecimiento del 10,8%, las conservas de pescado y los filetes de pescado, con un aumento del 3,6%. Sin embargo, cayó la exportación de pescado fresco un 17%, pasando de 110.800 a 92.000 toneladas y los moluscos el 11,2% desde 194.000 a 172.000 toneladas. La partida más importante de las exportaciones



Países americanos, asiáticos y africanos encabezan las ventas hacia España

españolas corresponde al pescado congelado que se mantiene estable pasando de 499.000 a poco más de 500.000 toneladas.

A pesar de este ajuste en volumen, el valor de las exportaciones experimentó un crecimiento del 9,7% hasta 2.388 millones

de euros. El aumento más importante corresponde a los filetes de pescado con un crecimiento del 19,18%, seguidos de los moluscos con el 17,9%, mientras que pescado fresco, congelado o los crustáceos tuvieron un aumento en valor de poco más del 7%.

El volumen total de las exportaciones de conservas y semiconservas ascendió a 133.700 toneladas con un incremento del 4,36%. De esta cifra, la más elevada corresponde al atún, con 84.700 toneladas y un crecimiento de 9,7%. Igualmente tienen un comportamiento positivo las exportaciones de sardina, con un crecimiento del 33,4%, la caballa, donde se pasó de 1.085 a 1.931 toneladas, con un incremento del 78%, el surimi, con una subida del 25% hasta 3.500 toneladas y las anchoas, donde el crecimiento fue del 25%, pasando de 4.660 a 5.840 toneladas.

Del total de las ventas, el 90,7% corresponde al conjunto de Europa y de ese porcentaje, los países de la Unión Europea acaparan el 87,9%. África supone 4,8%, América otro 4% y entre Asia y Oceanía solamente el 0,4%. Existe además una gran diferenciación en las

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PESCADOS Y MARISCOS POR PRESENTACIÓN 2009- 2010

	VOLUMEN			VALOR		
	2009 TM.	2010 TM.	10s/09 %	2009 Miles €	2010 Miles €	10s/09 %
Pescado Fresco	110.804	91.948	-17,02%	318.804	341.202	7,03%
Pescado Congelado	498.830	500.353	0,31%	575.651	619.584	7,63%
Filetes de pescados	41.232	42.736	3,65%	169.360	201.841	19,18%
Pescado seco, salado y/o ahumado	13.054	14.467	10,82%	74.895	79.560	6,23%
Crustáceos	34.205	33.820	-1,13%	205.937	221.600	7,61%
Moluscos	194.344	172.742	-11,12%	350.200	413.197	17,97%
Conservas y Preparados	125.593	130.208	3,67%	481.208	511.518	6,30%
TOTAL	1.018.062	986.274	-3,12%	2.176.114	2.388.503	9,76%
Pescado Fresco	10,88%	9,32%		14,65%	14,29%	
Pescado Congelado	49,00%	50,73%		26,45%	25,94%	
Filetes de pescados	4,03%	4,33%		7,78%	8,45%	
Pescado seco, salado y/o ahumado	1,28%	1,47%		3,44%	3,33%	
Crustáceos	3,36%	3,43%		9,46%	9,28%	
Moluscos	19,09%	17,51%		16,10%	17,30%	
Conservas y Preparados	12,34%	13,20%		22,11%	21,42%	
TOTAL	100,00%	100,00%		100,00%	100,00%	

exportaciones por países y productos, aunque en conjunto, los principales clientes de los conserveros españoles son los mercados de Italia, Portugal, Francia y Reino Unido. Por productos, el primer país importador de anchoas en salazón es Marruecos que acapara el 80% de las compras. En anchoas las compras más importantes se las reparten Reino Unido, Italia, Francia y Estados Unidos. En sardinas, los principales compradores son Portugal, Italia y Francia, lo mismo que sucede con el atún en sus diferentes presentaciones o la caballa. Portugal es país que adquiere la mayor producción de surimi, y Francia la de mejillones.

En el caso concreto de Galicia, las exportaciones totales de pescados y mariscos ascendieron a 510.467 toneladas, un 4,4% más y a 1.345 millones en valor, un 13,5% más que en el ejercicio anterior. Del total de las exportaciones, casi 200.000 toneladas correspondieron al pescado congelado, 123.500 toneladas a los moluscos y 106.000 toneladas a las conservas.

LAS IMPORTACIONES

España es un gran consumidor de pescado desde los productos en fresco, pasando por los congelados, a las conservas. La no disponibilidad de caladeros propios o comunitarios hace que tradicionalmente la balanza comercial sea claramente deficitaria, sobre todo en pescado fresco, filetes de pescado y crustáceos. Es un dato significativo que las importaciones más importantes proceden, en la mayor parte de los casos, de países con caladeros donde en su día han faenado la flota española y donde, en la actualidad hay cada día más restricciones. Igualmente destacan las importaciones en aumento desde otros países comunitarios cuyas flotas se han recuperado en los últimos tiempos solamente con la mirada puesta en el mercado español.

En este contexto, las importaciones de pescados y mariscos en 2010 se elevaron a un total de 1.566.000 toneladas, con un incremento del 5,23% sobre el año anterior. De este volumen, la partida más importante correspondió a los moluscos, con 375.000 toneladas, seguidos del pescado congelado con 337.000 toneladas, el pescado fresco con 233.000 toneladas, los crustáceos con 202.000 toneladas y los filetes de pescado con 197.000 toneladas. Las conservas y



La Unión Europea es el principal destinatario de los productos españoles

los preparados de pescado ascendieron a 170.000 toneladas.

En valor, las importaciones se incrementaron por el contrario un 14,64% hasta 4.828 millones de euros. Destacaron los moluscos con un incremento del 33% y del 21,6% los crustáceos. Por debajo de la media se sitúan los pescados congelados, con un aumento en valor del 3,09% y los pescados frescos con el 4,50%

Por especies en volumen, las importaciones más importantes correspondieron al atún con 29.500 toneladas. La compras de sardinas en el exterior fueron de 7.635 toneladas y de 2.800 toneladas de mejillones. España importó 18.600 toneladas de surimi, 66.000 toneladas de lomos de atún, 6.100

PRODUCCION DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS POR ESPECIES 2009-2010

	VOLUMEN TM			VALOR Miles Euros			PRECIO MEDIO		
	2009 TM	2010 TM	%10 v09 %	2009 Miles €	2010 Miles €	%10 v09 %	2009 €/kg	2010 €/kg	%10 v09 %
Sardina/ sardinilla	29.400	28.100	-4,40%	92.534	88.825	-4,00%	3,14	3,16	0,65%
Atún Blanco	13.211	13.881	0,80%	108.800	110.770	1,80%	7,93	8,00	0,90%
Atún (Atún-claro)	220.037	226.418	2,90%	571.200	607.757	6,60%	2,60	2,68	3,40%
Atún con vegetales	2.277	2.356	3,80%	18.140	16.435	-9,40%	5,53	5,56	0,44%
Cañalla	15.573	14.872	-4,50%	67.018	64.886	-3,00%	4,00	4,01	0,52%
Muylooses	14.481	14.785	2,10%	99.647	98.451	-1,20%	6,88	6,66	-3,23%
Pulpa	2.057	1.708	-17,00%	13.588	12.411	-8,50%	6,59	6,90	4,69%
Lasermas y sápmos	5.518	5.604	1,50%	22.057	21.855	-1,80%	4,00	3,89	-3,14%
Berberechos	8.001	8.213	2,90%	90.911	92.368	1,60%	15,00	14,87	-0,88%
Almejas	2.600	2.468	-5,40%	24.713	21.846	-11,60%	9,17	8,86	-6,55%
Navajas	1.063	991	-6,80%	15.801	14.160	-10,30%	14,95	14,31	-4,17%
Lasermas (Mermelada, Purpur, surm. purp), Bivalvos (Algas-1)	27.622	27.820	0,70%	90.804	88.443	-2,60%	3,27	3,18	-3,00%
TOTAL	341.434	345.878	1,30%	1.711.114	1.233.107	-1,82%	3,55	3,57	0,61%

PRODUCCION DE SEMICONSERVA DE ANCHOA

	VOLUMEN TM			VALOR Miles Euros			PRECIO MEDIO		
	2009 TM	2010 TM	%10 v09 %	2009 Miles €	2010 Miles €	%10 v09 %	2009 €/kg	2010 €/kg	%10 v09 %
Anchoa	12.745	13.242	3,90%	89.343	90.921	1,20%	7,05	6,87	-2,60%

PRODUCCION DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS Y SEMICONSERVAS DE ANCHOAS

	VOLUMEN TM			VALOR Miles Euros			PRECIO MEDIO		
	2009 TM	2010 TM	%10 v09 %	2009 Miles €	2010 Miles €	%10 v09 %	2009 €/kg	2010 €/kg	%10 v09 %
TOTAL PRODUCCION	354.179	359.120	1,30%	1.300.957	1.324.028	1,77%	3,67	3,69	0,37%

Fuente: ANFALEO

toneladas de anchoas en salazón y 2.654 toneladas de anchoas en aceite.

De las 176.000 toneladas de preparados, conservas y semiconservas importados por España en 2010, el mayor volumen corresponde a América con 88.300 toneladas, países donde también se ubican importantes empresas conserveras españolas. África ocupa el segundo lugar con 33.500 toneladas, 33.339 toneladas proceden de Asia, 22.134 de Europa, de la que 20.860 son de los países comunitarios y 1.810 toneladas de Oceanía.

El valor de esas importaciones fue de 576 millones de euros, de los que la mitad

correspondieron a las compras llevadas a cabo en América.

Por especies y países, el escenario es muy variable.

Las anchoas en salazón proceden en su mayor parte de Argentina, con 7.400 toneladas, seguidas de Croacia con 1.700 toneladas y Marruecos con 1.144. En anchoas sin preparación, a la cabeza se halla Marruecos con 3.700 toneladas, 3.300 toneladas de Perú y 1.169 de Argentina. EN sardinas, el mayor volumen de compras corresponde a Marruecos con 19.227 toneladas, mientras cada uno

de los demás países no llegan a las 1.000 toneladas.

En atún, el dominio es de Ecuador con 55.000 toneladas, seguido de las 10.563 toneladas de Mauricio, 7.381 de El Salvador y 4.536 de Tailandia. En lomos de atún, la procedencia de la materia prima es similar con 82.382 toneladas de Ecuador, 33.167 toneladas de Guatemala, 32.200 de El Salvador, 25.256 toneladas de Mauricio, 13.512 de Tailandia, 6.500 de China, 5.700 de Papúa Nueva Guinea y cantidades más reducidas de otros países africanos y americanos. En caballa, las importaciones más elevadas con poco más de 5.000 toneladas corresponden a Cabo Verde, casi 3.000 toneladas a Marruecos y 1.570 a China. España importó 8.800 toneladas de surimi de Bélgica, casi 7.000 toneladas de China, 5.700 de India, 4.252

de Tailandia, 2.500 de Corea del Sur y cerca de 2.000 de Polonia. En mejillón, en 2010 se produjo un fuerte aumento de las compras en el exterior, sobre todo de Chile, donde se pasó de 2.644 a 9.530 toneladas, seguidas de 243 toneladas de Francia. En el resto de los moluscos, a la cabeza se halla igualmente Chile con casi 21.000 toneladas, frente a las 3.000 del año anterior. Igualmente hubo un gran aumento en las importaciones de estos productos desde el Reino Unido, donde se pasó de 1.789 a 14.634 toneladas y de Países Bajos donde el aumento fue de 827 a casi 9.000 toneladas. De Vietnam, las importaciones ascendieron a 5.520 toneladas frente a las 3.150 toneladas del año anterior. También destacan las compras en Tailandia, que pasaron de 203 a 1.300 toneladas. ■

V. M.



La Seguridad Social apuesta por la información en Internet

ACTIVA: UN PERIÓDICO DIGITAL abierto a los ciudadanos

Después de varios años publicándose en la intranet de la Seguridad Social, la revista ACTIVA ha saltado este mes a Internet con el objetivo de informar a los ciudadanos sobre el funcionamiento de la Entidad. Los principios de accesibilidad, transparencia y pluralidad servirán para dicho fin. La Seguridad Social tiene una larga tradición en publicaciones. Cuenta con la revista más decana en toda la Administración Pública (nuestra querida MAR) y la más actual y moderna: ACTIVA que, pese a ver la luz en un momento de crisis para los medios de comunicación, nace con la voluntad de quedarse por mucho tiempo.



La Seguridad Social representa la octava parte de la riqueza nacional de España. Uno de cada ocho euros de nuestro PIB se administra a través de ella. Sin embargo, somos muchos los ciudadanos que desconocemos cómo funciona, cuáles son sus criterios de organización, qué prestaciones nos ofrece o cómo se tramitan. A partir de ahora, las cosas se nos podrán mucho más fáciles ya que –como dijo el Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio

Podemos acceder a ACTIVA a través de la página web de la Seguridad Social www.seg-social.es o en la dirección www.1.seg-social.es

Granado, en la presentación oficial de ACTIVA- se trata de un intento para “hacer frente a este desconocimiento”.

El Plan de Comunicación de la Seguridad Social puesto en marcha en 2005 planteó la necesidad de mejorar la información interna y externa de la Entidad, al tiempo que se propuso crear una cultura de comunicación con la digitalización de las publicaciones y estadísticas existentes y la supresión del papel. Así surgió ACTIVA.

La Secretaría de Estado se involucró directamente en el proyecto que también apoyaron desde el principio el resto de centros directivos.

En los cinco años en los que ACTIVA se ha podido ver en la intranet de la Seguridad Social, se han publicado 28 ejemplares de la revista con una periodicidad bimensual. A lo largo de este tiempo ha recibido más de diez millones de visitas, lo que demuestra el interés por los temas relacionados con la protección social y el Estado de bienestar.

El nacimiento de ACTIVA ha supuesto un ahorro de más de 150.000 euros anuales al sustituir a todas las revistas que se editaban en papel. Al tratarse de un medio digital, la Gerencia de Informática ha jugado un papel fundamental en su puesta en marcha, en las distintas etapas de publicación y en el salto que ahora da a Internet.

No sólo los informáticos son parte del éxito de esta iniciativa. También hay que destacar la labor de los periodistas de la redacción en Madrid, de los colaboradores de Valladolid y Córdoba y de todos los funcionarios de la Seguridad Social que, con su trabajo diario, han luchado para que ACTIVA sea una realidad.

Según Octavio Granado, los principios con los que la Seguridad Social quiere hacerse conocer son accesibilidad, transparencia y pluralidad. Con ellos pretende llegar a los ciudadanos, generar confianza y abrirse a la sociedad para que los que quieran: grupos parlamentarios, interlocutores sociales y ciudadanos puedan expresar sus opiniones en esta publicación.

Para M^a Antonia García Quesada, asesora de comunicación de la Secretaría de Estado, "ACTIVA es Seguridad Social 100% ya que tiene todas las señas de identidad de la casa. Es un trabajo en equipo, en el que han participado muchas personas con vocación de servicio público, que es algo que define a quienes trabajamos aquí".

Con esta publicación se apuesta por la transparencia informativa, las nuevas tecnologías, la supresión del papel y la contención del gasto

CONTENIDOS

El primer número en internet se inaugura con una amplia entrevista al ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, que responde a las cuestiones más destacadas del Departamento en un momento en el que la información socio-laboral, de protección social y de políticas migratorias es completamente actual.

Pero ACTIVA ofrece otros muchos temas. El ciudadano que navegue por esta publicación encontrará dossiers, estadísticas, datos, opiniones y análisis de expertos. También podrá conocer los edificios más emblemáticos de la Entidad, algunos tradicionales y otros totalmente contemporáneos. Se abrirá al exterior para descubrir qué pasa en otros países y disfrutará del ocio, accediendo a recomendaciones culturales y de entretenimiento variadas. Una amplia oferta de contenidos en los que los ciudadanos podrán participar sin dificultad puesto que la navegación es ágil, cómoda y rápida.

Para acceder a ACTIVA hay que ir a la web de la Entidad www.seg-social.es o directamente en la dirección www.1.seg-social.es

PÁGINA PREMIADA

La página web de la Seguridad Social, donde se localiza ACTIVA, es dinámica. A lo largo de los 16 años que lleva funcionando ha sufrido varios cambios. El más importante fue en 2005, cuando se crearon la estructura y el diseño actuales.

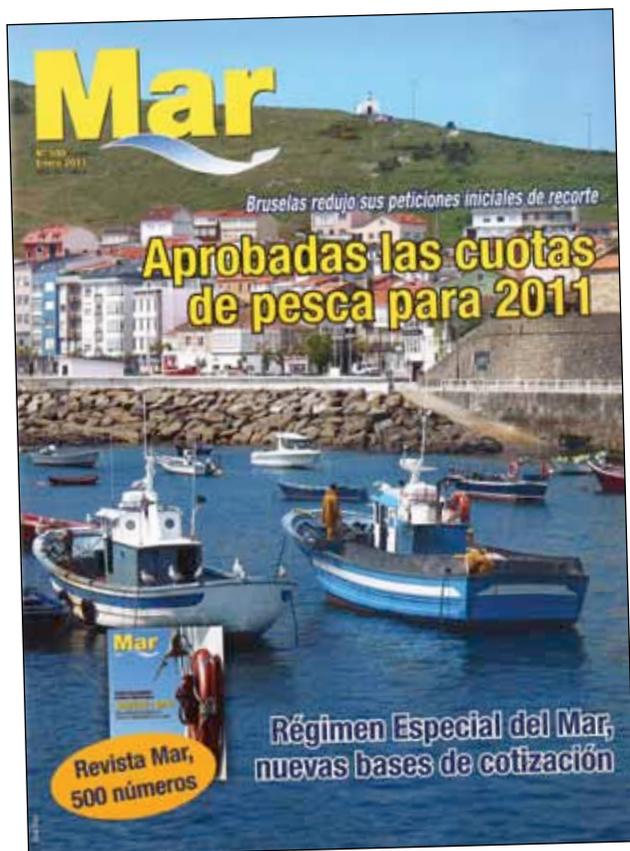
Desde la Gerencia de Informática se trabaja con el criterio de accesibilidad máxima que, si bien impone ciertas limitaciones a la hora de volcar contenidos, ofrece la posibilidad de colgar una información ágil y útil para muchos usuarios. Algo que se ha conseguido plenamente en 2010, cuando se han registrado 170 millones de visitas. Esta forma de actuar se ha reconocido con la concesión de varios premios de calidad.

El presidente de la Asociación de la Prensa de Madrid, Fernando González Urbaneja, no quiso perderse el nacimiento de un nuevo medio y mucho más de éste que, según sus palabras "permitirá a mucha gente hacerse un criterio propio y ayudará a los periodistas en la búsqueda de datos, opiniones y referencias con la profundidad que permite Internet". ■

ANA DÍAZ



ATRAPADA EN LA RED



Comenzamos el 2011 publicando el número 500 de nuestra revista. Han sido casi 50 años de andadura en los que la publicación ha contado con distintos formatos, tanto en blanco y negro como en color. También ha tenido varias cabeceras desde la inicial "Hoja Informativa del Pescador", de 1963; la posterior "Hoja del Mar", de 1965 y la actual "Mar", con la que nos conocen desde los años ochenta. Pequeños cambios de apariencia que nunca han mermado nuestro compromiso de informar a la gente del mar pero las nuevas tecnologías nos han atrapado. Desde hace algo más de un mes la revista puede consultarse a través de la intranet de la Seguridad Social y también desde su página web www.seg-social.es. MAR inicia así una nueva etapa en la que seguiremos dirigiéndonos a nuestros lectores de siempre a través de Internet y una edición más limitada en papel.

La política de austeridad llevada a cabo en la Administración ha llegado a la revista MAR, que ha reducido su tirada en papel en más de un 50% respecto al pasado. Esto supone para el Instituto Social de la Marina una importante medida de ahorro y un compromiso de respeto medioambiental y cuidado de nuestro entorno.

Lejos de perder lectores, vamos a ganar más ya que las nuevas tecnologías nos han alcanzado y hemos quedado de lleno atrapados en la RED.

No variaremos nuestros contenidos. Seguiremos informando al colectivo de la gente del mar de los asuntos que les afectan y los temas de su interés: el mundo de la pesca, las cofradías, la acuicultura y la investigación, la marina mercante, los puertos y el respeto al medio ambiente. Seguiremos comentando normas y reglamentaciones y también las políticas que desde las Administraciones Públicas se diseñan para el sector.

La medida supone un importante ahorro económico -al reducirse la tirada en papel- y un menor impacto ambiental.

En su primer mes de andadura, MAR ha recibido un total de 9.870 visitas a través de la intranet de la Seguridad Social, lo que representa un 15,37% del total de accesos a dicha red. A esta página interna sólo tienen acceso las personas que trabajan en el ámbito de la Seguridad Social. Trabajadores de la Secretaría de Estado, de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS), de la Intervención General de la Seguridad Social (IGSS), del Servicio Jurídico de la Seguridad Social (SJSS), del Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS), de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), de la Gerencia informática de la Seguridad Social (GISS) y del Instituto Social de la Marina (ISM).

Pero también desde hace unos días estamos colgados en la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es) a la que puede acceder cualquier ciudadano desde cualquier lugar del mundo. El total de accesos a la revista MAR a través de esta página en los meses de marzo y abril ha sido de 1.711.

Según explicó M^a Antonia García Quesada, asesora de Comunicación de la Secretaría de Estado de Seguridad Social el salto de MAR a Internet “ha sido todo un éxito y ya tenemos más difusión de la que teníamos antes”.

No abandonamos nuestro formato en papel. Conscientes de que a muchas personas del sector les cuesta familiarizarse con los ordenadores y las nuevas formas de comunicación, seguiremos editando la revista en papel. Eso sí, a partir de ahora nuestra tirada será mucho menor. Con ello nos ahorraremos también bastantes euros.

¿CÓMO PUEDES ENCONTRARNOS?

Es muy fácil hacerlo pues estamos a un solo “click” del ordenador.

Para quienes accedan a través de la intranet de la Seguridad Social, una vez que se encuentren en la página inicial del organismo al que pertenezcan deberán mirar a la columna de la izquierda de la pantalla. El segundo enlace de la parte de “DESTACADOS” corresponde a la revista MAR.

Cuando pinchemos este enlace, accedemos directamente a la revista del ISM y al contenido de las publicaciones realizadas a lo largo del 2011. La persona que lo desee no tiene más que elegir el número que desee consultar y, una vez desplegado, podrá leer en pantalla los mismos artículos que antes veía en papel.

Quienes deseen informarse a través de Internet, lo primero que deben hacer es escribir la

dirección que nos lleva a la página web de la Seguridad Social. Esta es www.seg-social.es

Una vez allí, nos dirigiremos al epígrafe marrón de la parte inferior de la derecha de la pantalla que lleva por título “ACCESOS DE INTERES”. Bajo este epígrafe hay dos filas de enlaces.

El último de la parte inferior es el de la revista MAR. Cuando se pincha en este enlace se accede directamente al último número de la revista publicado (www.seg-social.es/internet_1/index.htm; y luego hacer click en el logotipo).

Si se quieren consultar los números anteriores de la revista, éstos estarán disponibles en la misma página web de la Seguridad Social, dentro del apartado “ESTADÍSTICAS E INFORMES” (epígrafe de color rojo), en la opción “Publicaciones y Documentación” y dentro de ésta en la opción “Publicaciones”, donde aparece tanto en la opción “Publicaciones por contenidos” como en la de “Publicaciones por orden alfabético”.

Desde esta página web de la Seguridad Social se pueden a su vez realizar multitud de consultas. En el primer epígrafe azul de la izquierda titulado “TRABAJADORES”, hay un enlace a “Trabajadores del Mar” que a su vez relaciona toda una serie de temas de gran interés para el sector y para el ISM como los programas de formación, sanidad marítima, programas sociales, de empleo y desempleo, datos de gestión y convenios de colaboración con otras Entidades. ■

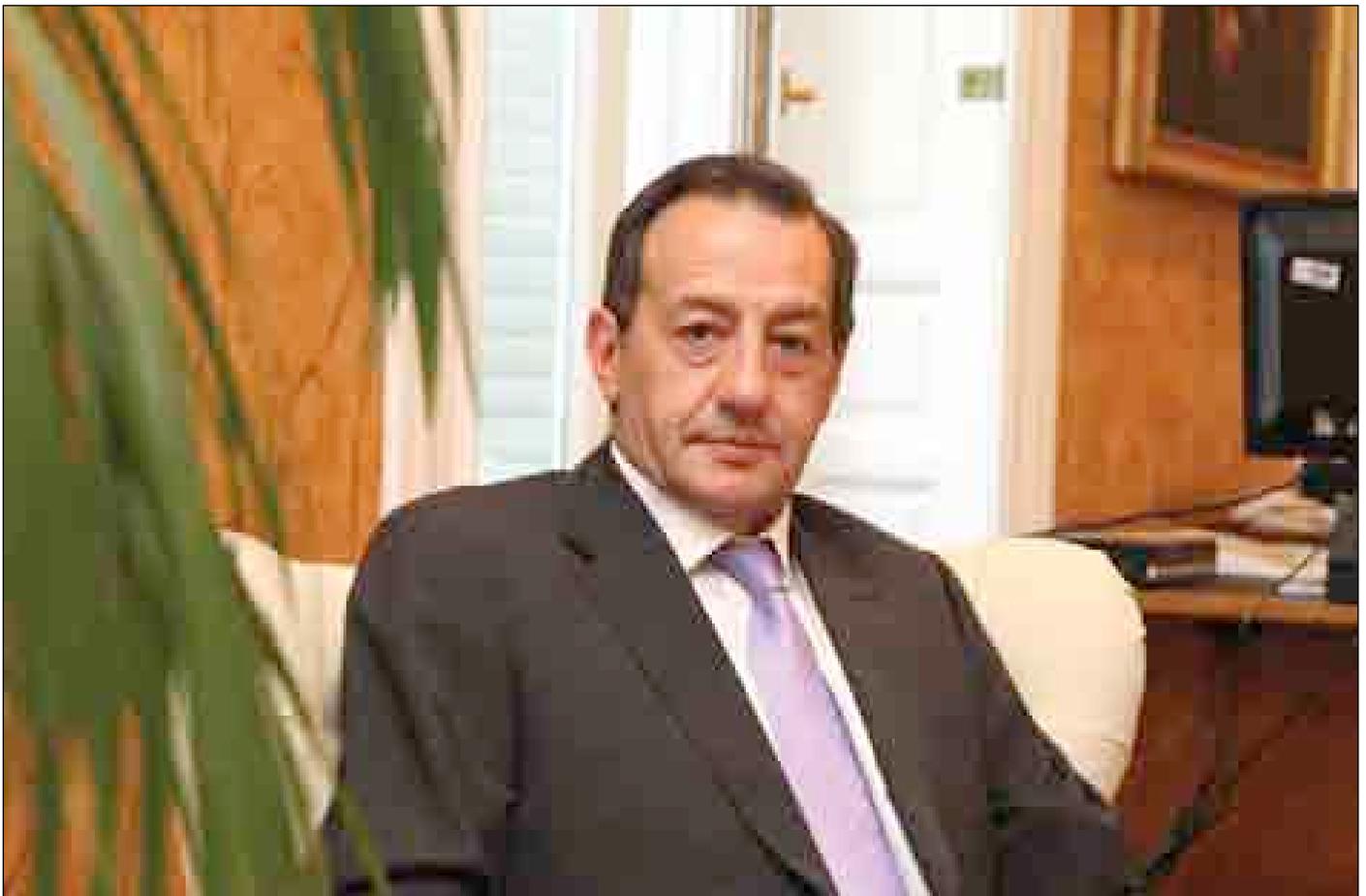
La edición de la revista MAR en la intranet de la Seguridad Social ha recibido un total de 9.870 visitas en el primer mes desde que fue colgada

ANA DÍAZ



Modificada la ESTRUCTURA DEL ISM

El Consejo de Ministros del pasado 8 de abril aprobó, a iniciativa del ministro de Trabajo e Inmigración, un Real Decreto por el que se modifica la estructura orgánica y funcional del Instituto Social de la Marina, entidad adscrita a la Secretaría de Estado de Seguridad Social. En realidad, lo que se ha hecho es regular la situación en la que había quedado el ISM tras la decisión del Gobierno de reducir el gasto público el pasado año. Medida que afectó a varios Ministerios y a algunos organismos autónomos.



Luis Casqueiro es el director del ISM. Foto: Jesús Navarro.

Con este Real Decreto, el Gobierno agrupa en un único texto normativo las modificaciones estructurales y funcionales asignadas al Instituto Social de la Marina realizadas tras la aprobación del plan de austeridad en las Administraciones Públicas el pasado año. Los cambios no afectaron a las funciones del ISM ni incrementaron el gasto público.

Como se sabe, el Instituto Social de la Marina es un organismo autónomo, dependien-

te de la Secretaría de Estado de Seguridad Social, encargado de prestar atención social al sector marítimo-pesquero. En este sentido, proporciona asistencia médica y social, formación especializada, gestiona las ayudas públicas por parada biológica de la flota a pescadores. Por otra parte, se encarga de gestionar el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, tramitando las inscripciones de empresas y embarcaciones, las altas y bajas de los tra-

bajadores, la cotización así como las distintas prestaciones que ofrece nuestro sistema de protección.

PLAN DE AHORRO

La crisis obligó el año pasado al Gobierno a “abrocharse el cinturón”, decidiendo aprobar un plan de austeridad que reducía el gasto en las Administraciones Públicas. Como consecuencia de ello, varios Ministerios y organismos autónomos sufrieron cambios estructurales con la única intención de ahorrar dinero público.

El Instituto Social de la Marina se vio afectado de lleno por esos cambios. Una consecuencia de ello fue que la hasta entonces Dirección General del organismo adquirió rango de Subdirección. La que era directora general de la entidad, Pilar López-Rioboo, fue sustituida por el actual director, Luis Casqueiro quien ocupaba entonces el cargo de Secretario General del organismo y, que desde el pasado 1 de julio, venía asumiendo las funciones de la Dirección y de la Secretaría General del ISM.

Con el Real Decreto aprobado en el Consejo de ministros del 8 de abril se suprime ahora la Secretaría General. La mayoría de sus funciones pasan a depender directa y exclusivamente de la Dirección del organismo. Entre otros asuntos, se encargará de la información y las relaciones públicas e internacionales; de los fondos documentales; de la edición y distribución de publicaciones; de los recursos humanos; de la inspección; de gestionar la calidad y la formación de los funcionarios, así como de las relaciones con los servicios informáticos y el Servicio Jurídico Delegado. Pero además, se producen otros cambios.

Se racionaliza la red local de la Entidad, homogeneizando nominalmente las distintas unidades que componen la estructura periférica de la entidad pasando todas ellas a denominarse direcciones locales.

Al mismo tiempo, se regulan las competencias de gestión de las direcciones provinciales, dejando de ser competencias delegadas, con lo que se asegura la agilidad en los procedimientos y se consigue mayor eficacia en la gestión.

Asimismo, se mantiene la posibilidad de crear órganos periféricos de rango superior al de una dirección provincial, con competencias en el territorio de una Comunidad Autónoma, de parte de la misma o de más de una. El titular de dicho órgano asumirá las funcio-

nes que desempeñan los directores provinciales del ámbito territorial correspondiente.

Finalmente, se recoge la regulación de los órganos de vigilancia y control para adaptarla a la nueva estructura procediendo, además, a la supresión de los consejos provinciales cuyas funciones son asumidas por las comisiones ejecutivas provinciales.

En cuanto a los cuatro centros asistenciales que el ISM tiene fuera de nuestras fronteras, éstos se configuran como servicios en el extranjero, sin carácter representativo, quedando sujetos al principio de unidad de acción y sometidos a la dependencia del correspondiente jefe de la misión diplomática española en la zona, pese a que siguen dependiendo orgánica y funcionalmente del Instituto Social de la Marina.

Estos centros, ubicados en Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Walvis Bay (Namibia) y Seychelles, prestan asistencia médica y social a los trabajadores españoles que faenan lejos de nuestras costas. ■

ANA DÍAZ

Se suprime la Secretaría General y las unidades periféricas pasan a denominarse direcciones locales



El Instituto Social de la Marina dejó de ser una Dirección General en julio del pasado año. Foto: Ana Díaz.

Destinado a 30.000 jóvenes desempleados

El gobierno elaborará un plan DE FORMACIÓN TEÓRICO Y PRÁCTICO



El Consejo de Ministros ha aprobado la propuesta del ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, de encomendar al Servicio Público de Empleo Estatal (SPEE) la elaboración del Plan de Formación y Experiencia Profesional para jóvenes, que supondrá la puesta en marcha de becas para desempleados con baja cualificación.

El objetivo del Gobierno es que el Plan favorezca a 30.000 jóvenes que recibirán una beca de 400 euros a cargo de la empresa, durante seis meses. La formación irá acompañada de un aprendizaje práctico.

Esta iniciativa se acordó durante la reunión del presidente del Gobierno, José Luis

“Los servicios públicos de empleo harán el seguimiento del desempleado hasta que encuentre empleo” (Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración)

Rodríguez Zapatero, con representantes de las 40 empresas más importantes del país, y con el presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), Joan Rosell, en representación del sector. En dicho encuentro se analizó la evolución de la economía española en la salida de la crisis, la estabilidad imprescindible del sistema financiero y la necesaria consolidación de las políticas fiscales, así como las reformas que, en estos últimos meses, se están llevando a cabo e impulsar un compromiso adicional en materia de formación para el empleo, articulado a través del mencionado Plan, en el que colaborarán las grandes empresas.

FORMACIÓN PARA PARADOS

El Gobierno ha apostado por la formación profesional, dirigida a jóvenes y parados de larga duración, como la mejor fórmula para incorporarse al mercado de trabajo.

Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración, en declaraciones a la revista Activa, declaró que “desde la política laboral se han hecho reformas importantes, y una de ellas es la de las políticas activas de empleo, que empezará a notarse a partir de 2012. El planteamiento fundamental es el itinerario personalizado y, en este sentido, los servicios públicos de empleo harán el seguimiento del desempleado hasta que encuentre empleo”.

Por otra parte, en el Congreso de los Diputados, el ministro insistió en la necesidad de mejorar la formación de los parados de larga duración para aumentar sus posibilidades de regresar a un puesto de trabajo.

Valeriano Gómez recordó que antes de la crisis, nuestro país tenía un paro de larga duración que suponía menos del 20 por ciento del total, cuando en la Unión Europea superaba el 40 por ciento. “Ahora nuestro país se sitúa en esa media”. Consideró a la cons-

El Plan de Formación y Experiencia Profesional para Jóvenes se acordó en la reunión que mantuvo Rodríguez Zapatero con representantes de las 40 empresas más importantes del país

trucción como el sector del que proceden la mayor parte de estos desempleados. En este sentido recalcó que prácticamente 2 de cada 3 empleos perdidos durante la crisis en nuestro país se han producido en el sector de la construcción e industrias auxiliares. Sobre este sector dijo que “ha sido una actividad sobreponderada, hipertrofiada y excesiva cuya recuperación no será posible al nivel de antes de la crisis y, además, la construcción aglutinaba mano de obra intensiva y con baja cualificación. En este sentido subrayó la importancia de desarrollar procesos de recualificación y orientación profesional para adaptar sus capacidades productivas a las nuevas demandas de empleo, ya que la cuarta parte de los nuevos desempleados de larga duración sólo poseen estudios hasta el nivel primario y, otro 38 por ciento lo tienen solamente hasta el secundario de primera etapa.

Como solución a estas situaciones el ministro dijo que los parados de larga duración necesitan de un proceso previo de recualificación y orientación profesional para adaptar sus capacidades productivas a las nuevas demandas de empleo.



También puso de manifiesto que una de las medidas importantes como la contratación de 1.500 promotores de empleo, que se suman a los 1.500 orientadores que ya están trabajando en los Servicios Públicos de Empleo. “En tres años hemos aumentado la plantilla en un 50 por ciento”.

SECTORES EMERGENTES

Este colectivo ha reforzado el servicio público de empleo y serán los encargados de realizar un diagnóstico individual, y propondrán un itinerario personalizado con medidas activas de formación y recualificación, dirigidas prioritariamente a sectores emergentes y con mayor potencial de crecimiento. Entre ellos, Valeriano Gómez citó los servicios relacionados con las tecnologías de la información y la informática, las actividades de gestión medioambiental de los residuos, las relacionadas con la investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), o las de reparación de equipos electrónicos y eléctricos y de maquinaria especializada. Y también las actividades relacionadas con los servicios sociales, como las derivadas de las prestaciones asistenciales derivadas de la Ley de Dependencia o las sanitarias. “Es preciso –recalcó- reorientar la oferta de trabajo disponible hacia los sectores donde ya hay demanda”.

2.600 MILLONES DE EUROS

La secretaria de Estado, Mari Luz Rodríguez ha anunciado que el Gobierno destinará en el presente año más de 2.600 millones de euros en acciones de formación para el empleo. Sostuvo que la formación profesional es “la llave maestra que abre las puertas, porque es la política que mejor va a preparar para regresar al mercado de trabajo a las personas en situación de desempleo”. También destacó que “para salir de la situación de crisis por una senda diferente a la que entramos, es necesario apostar por sectores emergentes.

Por otra parte, Mari Luz Rodríguez informó que alrededor de 260.000 personas desempleadas con baja cualificación van a comenzar a seguir los itinerarios personalizados de inserción sociolaboral contemplados en el Plan de Choque para actuar contra el desempleo. Añadió que “mediante estos itinerarios se pretende preparar de forma muy

individualizada a estas personas para que puedan volver cuanto antes al mercado de trabajo. Como colectivos prioritarios citó a los jóvenes, los parados de larga duración y las personas procedentes del sector de la construcción, si bien vamos a comenzar por aquellas personas dentro de estos colectivos que reconocen tener muy baja cualificación”.

TRAJES A MEDIDA

Sobre las políticas activas de empleo, la secretaria de Estado apuntó que han actuado como amortiguador social durante esta crisis y “queremos convertirlas en un movi-

*Los jóvenes
desempleados
recibirán una
beca de 400
euros a cargo de
la empresa en la
que realicen las
prácticas*



lizador social para atender y preparar más y mejor a las personas que han perdido su empleo para que puedan regresar a un puesto de trabajo”.

Una de las principales acciones contempladas en la reforma de las políticas activas, citó el cambio de metodología de las personas en desempleo a través del Acuerdo Personal de Empleo, con el que “pretendemos hacer trajes a medida de cada persona desempleada y que generará nuevos derechos para estos trabajadores, pero también constituye un elemento de corresponsabilidad para prepararse en la vuelta al empleo”.

El Gobierno destina más de 2.600 millones de euros a acciones de formación

Por último, Mari Luz Rodríguez tras indicar que otro de los puntos clave de la reforma, es la libertad que se da a las comunidades autónomas para diseñar sus propias políticas activas de empleo, afirmó que la elaboración de la Estrategia Española de Empleo marcará objetivos a afrontar e inversiones para cumplirlos y que hará “una radiografía fiel de nuestro país para devolver a los parados al mercado de trabajo, y el Catálogo de Servicios a la Ciudadanía que fijará servicios comunes que tendrán que prestarse a desempleados, ocupados y empresas, con el fin de atender a todos para generar empleo. ■



La “hucha” de las pensiones

ALCANZÓ LOS 64.000 MILLONES DE EUROS EN 2010



Valeriano Gómez entrega a José Bono el informe sobre el Fondo de Reserva, en presencia del secretario de Estado de Seguridad Social.

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social (la hucha de las pensiones) alcanzó una cuantía de 64.375,14 millones de euros a 31 de diciembre de 2010, según el informe anual que el ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez ha entregado al presidente del Congreso de los Diputados, José Bono. El informe incluye también las aportaciones de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales al Fondo de Prevención y Rehabilitación por importe de 4.480,7 millones de euros hasta el año 2010.

INVERSIONES

El Fondo de Reserva, que al finalizar el año 2009 era de 60.022,2 millones de euros, ha experimentado un aumento del 7,25 por ciento en el último ejercicio. Este crecimiento se debe a la dotación de 1.740 millones de euros aprobada por el Consejo de Ministros celebrado en el mes de febrero de 2010.

Por otra parte la aportación de excedentes de las Mutuas de Trabajo y Accidentes Profesionales que hasta el 2010 suman 446 millones de euros, de los que 69,24 corresponden al pasado año y, los rendimientos netos generados, un total de 11.816 millones de euros, de los que 2.544 son el 2010. Todas estas cifras hacen que la cuantía del Fondo de Reserva ascienda a 64.375,14 millones de euros a 31 de diciembre del último ejercicio, que representa un 6,11 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB) en referencia a datos de 2009.

El importe del Fondo de Reserva, invertido en activos financieros públicos a precio de adquisición asciende a 64.373,86 millones

de euros y está compuesto por deuda española en 87,9 por ciento y deuda extranjera, concretamente de Alemania, Países Bajos y Francia en un 12,1 por ciento.

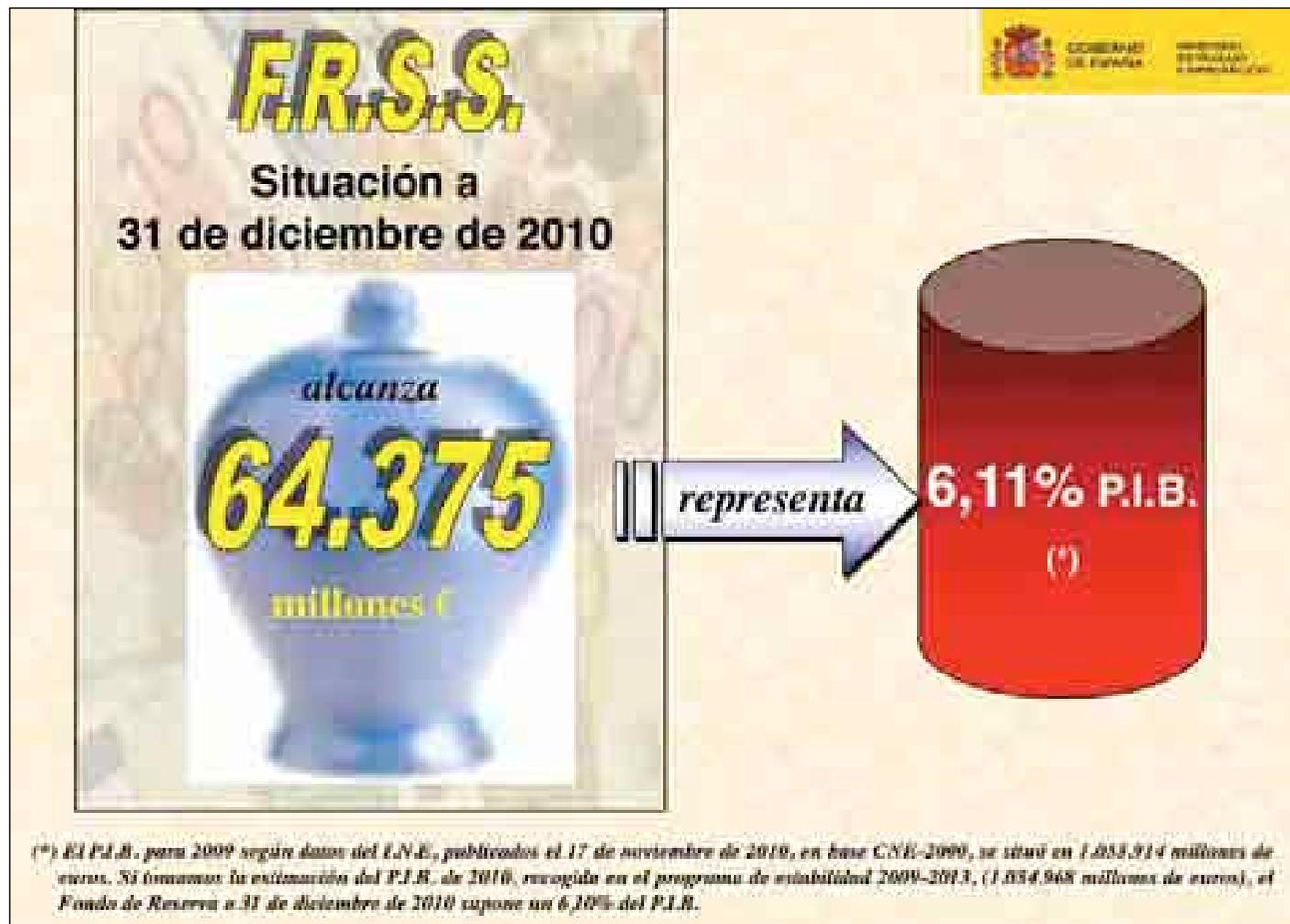
FONDO DE PREVENCIÓN Y REHABILITACIÓN

El excedente de las Mutuas de Trabajo y Enfermedades Profesionales, una vez cubiertas la provisión y reservas obligatorias, se destina en un 80 por ciento al Fondo de Prevención de Rehabilitación. Por este concepto ingresaron entre el periodo 2000 y 2009, correspondiente a los excedentes generados desde 1999 a 2008, un total de 3.564,93 millones de euros.

El año pasado por los excedentes generados en 2009, las mutuas ingresaron en este fondo al cierre de 2010, 4.480,7 millones de euros.

Hay que destacar que en 2010 se ha destinado un importe de 44 millones de euros a financiar la Fundación de Prevención de Riesgos Laborales, que tiene como finalidad, sobre todo en las pequeñas y medianas empresas, desarrollar actividades destinadas a mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. ■

La inversión está compuesta por un 88% de deuda española y un 12% de deuda extranjera.



Prestaciones para EL CUIDADO DE NIÑOS CON CÁNCER



La Seguridad Social ha comenzado a tramitar las prestaciones solicitadas por las madres o padres trabajadores para el cuidado de menores con cáncer que han sido presentadas ante las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

A la espera que se apruebe el Reglamento definitivo que establezca los requisitos necesarios para acogerse a la nueva prestación, la Seguridad Social ha fijado unas instrucciones provisionales para posibilitar

Podrán beneficiarse de este subsidio las madres o los padres trabajadores que reduzcan su jornada laboral en al menos el 50%

que los progenitores con hijos menores afectados por cáncer puedan ya recibir la prestación. Esto es debido a que esta enfermedad y su correspondiente prestación está incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2011.

La Ley General de la Seguridad Social y el Estatuto de los Trabajadores ya establecen los principios por los que ha de reconocerse esta nueva prestación de la Seguridad Social que, aunque entró en vigor el pasado 1 de enero de 2011 con la



hospitalización y tratamiento continuado de la enfermedad, así como la extensión de esta nueva prestación a los trabajadores por cuenta propia.

REQUISITOS

Hasta la publicación del Reglamento podrán beneficiarse de este subsidio los trabajadores por cuenta ajena afiliados y en alta, cualquiera que sea su sexo, que reduzcan la jornada de trabajo en al menos el 50 por ciento. El subsidio cubrirá dicha reducción hasta en máximo del 75 por ciento de la jornada.

La prestación económica del subsidio

se calculará sobre el cien por cien de la base reguladora establecida para la prestación por incapacidad temporal, derivada de contingencias profesionales, aplicando el porcentaje de reducción de la jornada de trabajo, con el tope máximo del 75 por ciento de la reducción. La prestación se extinguirá cuando cese la necesidad del cuidado directo, continuo y permanente del menor o cuando éste cumpla 18 años.

Las solicitudes están disponibles en la página web de la Seguridad Social:

www.seg-social.es ■

Ley de Presupuesto Generales del Estado para este año, precisa de la aprobación de un Reglamento. El hecho de que esté vigente desde comienzos del año, garantiza el cobro del subsidio desde la fecha de solicitud, siempre que se ajuste a lo requerido en la Ley y sus normas de desarrollo.

La demora en la aprobación del Reglamento se atribuye a la necesidad de determinar el concepto de enfermedad grave y de fijar el catálogo de enfermedades que, como el cáncer, requieran de cuidado directo, continuo y permanente de los padres, durante la

**Las solicitudes
están disponibles
en la página web de
la Seguridad Social
www.seg-social.es**



INTEGRACIÓN DE INMIGRANTES



Ana Díaz

El ministerio de Trabajo e Inmigración ha formalizado los objetivos y la distribución del crédito presupuestario de 66,6 millones de euros del Fondo de Apoyo a la acogida y la integración de los inmigrantes, así como el esfuerzo educativo de los mismos.

El acuerdo es fruto del consenso alcanzado en el Conferencia Sectorial de Inmigración, órgano en el que están presentes la Administración del Estado y las comunidades autónomas, en actuaciones con

El Fondo de apoyo a la acogida e integración se eleva a 66,6 millones de euros

incidencia en la política de integración de los inmigrantes.

ACTUACIONES

Con esta dotación presupuestaria, se financian las actuaciones que realicen las comunidades autónomas para fomentar el desarrollo de políticas de integración de los inmigrantes en los ámbitos de acogida, integración en el empleo y la vivienda, servicios sociales, salud, infancia y juventud, igualdad de trato, mujer, participación, sensibilización y desarrollo y refuerzo educativo.

El papel de las administraciones públicas viene reflejado en la Constitución, que atribuye al Estado competencias exclusivas en materia de inmigración y, a las comunidades autónomas y ayuntamientos, competencias en áreas clave para la integración, tales como el empleo, la educación, la salud, y los servicios sociales o la participación cívica.

El aumento de los flujos migratorios hacia España, en los últimos años, ha supuesto un incremento importante

de la población atendida por los diferentes servicios públicos, con los correspondientes efectos sobre la planificación, desarrollo y financiación de las políticas sobre las que las comunidades autónomas cuentan con competencias.

En la actualidad, aunque ha disminuido el incremento de la población inmigrante, en materia de integración, sigue siendo necesaria la colaboración entre las distintas administraciones públicas para garantizar la cohesión social y la equiparación de derechos y obligaciones, dentro del marco de la Constitución.

DISTRIBUCIÓN DE LOS FONDOS

En cuanto a los criterios de distribución, la cuantía total que se realiza entre las comunidades autónomas, se lleva a cabo en tres partidas: 39,6 millones de euros para “acogida e integración”; 26,4 millones para “refuerzo educativo” y 536.960 euros para “atención a menores extranjeros no acompañados” desplazados desde Canarias.

En “acogida e integración”, se establece una asignación básica para cada autonomía (10 por ciento) en aplicación de un criterio de solidaridad interterritorial y con el fin de que las comunidades con presencia menor de inmigrantes cuenten con una aportación estable. También se establece un 25 por ciento a una partida para situaciones especiales que responda a la mayor presión migratoria de entrada que soportan algunas comunidades por su situación geográfica como son Andalucía, Baleares, Canarias, Catalunya, comunidad Valenciana, Comunidad de Madrid y Murcia y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. La cantidad restante se asigna

“Los ayuntamientos adquieren un papel relevante en materia de integración de la población inmigrante”. (Anna Terrón, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración).



en función de los inmigrantes empadronados, el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social y los del Régimen Especial Agrario.

En cuanto a la partida de refuerzo educativo se asigna en función del número total de alumnos escolarizados en enseñanza no universitaria procedentes de países castellano hablantes por comunidad autónoma.

Cuadro de Asignaciones 2010

Comunidades Autónomas	Total asignación en euros
ANDALUCÍA	7.908.397
ARAGÓN	2.286.313
ASTURIAS	644.070
BALEARES	2.197.982
CANARIAS	3.428.826
CANTABRIA	635.450
CASTILLA-LA MANCHA	2.936.843
CASTILLA Y LEÓN	2.137.586
CATALUÑA	15.458.746
COMUNIDAD VALENCIANA	7.628.240
EXTREMADURA	718.783
GALICIA	1.131.100
MADRID	14.050.485
MURCIA	4.394.545
NAVARRA	589.526
PAÍS VASCO	887.940
RIOJA (LA)	799.379
CEUTA	393.009
MELILLA	443.780

PLAN PILOTO

La secretaria de Estado de Inmigración, Anna Terrón, durante su intervención en el encuentro sobre Plan Piloto de Barrios en Andalucía, celebrado en Algeciras, manifestó que “es en el municipio y, más concretamente, en el barrio, donde las relaciones entre las personas se materializan día a día, y donde se refleja la convivencia. El barrio es el escenario adecuado para aplicar estrategias y actuaciones de modo directo, localizado y cercano”.

Los Planes Pilotos se han desplegado en barrios que han experimentado una importante transformación por el crecimiento progresivo y acelerado de la llegada de extranjeros

En el año 2010 el Plan Piloto se llevó a cabo en Algeciras, Roquetas de Mar, Almería, Granada y Sevilla. En este año se desarrollarán en cinco localidades catalanas: Badalona, Terrassa, Salt, El Vendrell y L'Hospitalet. ■

EL “ECO-BONO”, la opción predilecta en el Mediterráneo



A 31 de enero, la autopista del mar de Gijón había cerca de 5.000 vehículos, de los que el 50% eran camiones.

El ministro de Fomento, José Blanco, presentó en el Congreso de los Diputados un Plan de 100 medidas destinadas a reducir el consumo energético y las emisiones contaminantes en el transporte y la edificación. En el apartado referido al transporte marítimo destaca una apuesta clara por la promoción de las autopistas del mar, tanto en la vertiente atlántica como en la mediterránea, con las que el Departamento prevé un ahorro de 140.000 toneladas de CO₂ lo que supone unos 120 millones de euros en el período 2011-2020.

Entre las medidas que se propone aplicar el Ministerio de Fomento hay una apuesta clara por el transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping) como alternativa al transporte íntegramente realizado por carretera, con especial atención a las conocidas por autopistas del mar. En este sentido el ministro José Blanco propuso complementar el camión con el barco e impulsar *las relaciones comerciales entre los que encargan el transporte de mercancías y los transportistas por carretera ya que son éstos los que tienen la posibilidad de elegir el barco como medio de transporte, en lugar de utilizar un itinerario completo por carretera*. Una opción que en el caso español contempla dos ámbitos de actuación y de proceder diferenciados: el arco atlántico y el arco mediterráneo, cuyo impulso puede suponer, según Fomento, el ahorro 140.000 toneladas de CO₂.

En el caso de la vertiente atlántica, una ruta con pocas líneas marítimas regulares debido al ajustado ahorro que supone su utilización respecto a la carretera, España ha impulsado dos rutas que han contado con financiación de dinero público -de los estados implicados y una pequeña parte de la CE-, que, en este caso, reciben las navieras.

La primera de ellas lleva operando desde septiembre y une el puerto de Gijón con el francés de Nantes-Saint Nazaire. Una experiencia que está cosechando excelentes resultados, hasta el punto de que las empresas concesionarias, Louis Dreyfuss Lines (LD) y Suardiaz, han sustituido ya el buque con el que venían operando, por otro de mayor porte: el "Baltic Amber", que casi dobla en capacidad a su antecesor, el "Norman Bridge", y realizó su primera salida desde el puerto de Gijón el pasado 17 de abril. Además, según ha declarado a esta revista el delegado de LD en España, Carlo Tamagni, *existe el compromiso por nuestra parte de poner el segundo barco, a fin de poder ofrecer una salida diaria*.

Para llegar a esta situación, hay que esperar a que la línea este consolidada por completo, para lo que vamos por buen camino.

No ha corrido la misma suerte la autopista que unirá Vigo con los puertos de Saint Nazaire, Le Havre y Algeciras, cuyo cambio de empresa adjudicataria está estudiando la Comisión Europea (de Trasmediterránea a la

(En el arco mediterráneo) las medidas se orientarán no tanto a generar una oferta de servicios de transporte marítimo, que ya se da de forma natural, sino a estimular la demanda. (José Blanco)

Compañía Marítima Hispano Francesa), y está retrasando su puesta en marcha. Fuentes de esta última prevén que el próximo 20 de julio se inaugure la línea, que realizará cuatro travesías de ida y vuelta a la semana con buques ro-ro entre el puerto de Vigo y los puertos franceses. Mientras tanto, empresas, patronales y expertos en logística esperan con impaciencia el corredor marítimo, al que consideran una herramienta indispensable en el transporte rápido, fiable y barato entre Galicia y el centro de Europa.

Promocionar el transporte intermodal frente al exclusivo por carretera en el arco atlántico, no sólo reduce la duración del trayecto sino que, desde el punto de vista del consumo energético y de las emisiones contaminantes, se puede lograr un ahorro de 60 millones de euros, según estimaciones del Ministerio de Fomento, entre 2011 y 2020.

ESTIMULO DIRECTO AL TRANSPORTE POR CARRETERA

Para fomentar el transporte intermodal (camión-barco) en el arco mediterráneo, una ruta más desarrollada comercialmente dada su mayor rentabilidad en cuanto a reducción de la distancias y al tiempo respecto al recorrido terrestre, el ministro propuso desarrollar una infraestructura asociada a la cadena marítimo-terrestre que permita consolidar y desarrollar así la oferta existente e incrementar su calidad. Por ello, a diferencia de lo que hemos visto que ocurre en el arco atlántico, planteó que *las medidas de estímulo se orienten no tanto a generar una oferta de ser-*



El "Baltic Amber" tiene capacidad para 200 coches, 120 camiones y 518 pasajeros, gracias a sus 186 metros de eslora y 26 de manga.



El compromiso de la autopista del mar que unirá Vigo con los puertos de Saint Nazaire-Le Havre y Algeciras es alcanzar las 850.000 Unidades de Transporte Intermodal (UTI) en 10 años.

vicios de transporte marítimo, que ya se da de forma natural, sino a estimular la demanda.

Para ello, se deberá agilizar tanto la tramitación documental para el transporte de mercancías como la gestión de las cargas y plataformas de carretera, de forma que se aliente la opción del transporte marítimo no acompañado.

Entre las iniciativas adoptadas para impulsar esta ruta, Fomento anunció que está trabajando en acuerdos con el Estado italiano y que estudia medidas de estímulo directo al transporte de carretera. Actualmente, las autopistas existentes entre los puertos españoles e italianos han logrado sacar de la carretera anualmente unos 4 millones de toneladas en ambos sentidos, lo que quiere decir, que se ha retirado una cantidad muy importante de toneladas de mercancía de los pasos fronterizos.

LA POSICIÓN DEL SECTOR

El nuevo Plan de ahorro de consumo y reducción de las emisiones contaminantes y de efecto invernadero asume las consideraciones que viene haciendo desde hace tiempo el sector del transporte marítimo, en el sentido de que el impulso público a las Autopistas del Mar en el arco mediterráneo debe materializarse proponiendo que, en este caso, las medidas de incentivo deben de aplicarse a los transportistas por carretera que utilicen el transporte marítimo en una parte de su re-

El “Baltic Amber” es el nuevo buque de LD, que con casi el doble de capacidad que su antecesor, cubre la línea que une Gijón con Nantes Saint-Nazaire

corrido (un instrumento ya aplicado por Italia con el nombre de Ecobono).

Prueba de ello es que, en una jornada organizada recientemente por el Instituto de la Ingeniería de España bajo el título “El transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar”, tanto el director de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) y, a su vez, presidente de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, Manuel Carlier, como el vicepresidente de la patronal naviera europea (ECSA), Juan Riva, apostaron por medidas de este tipo.

Concretamente, este último subrayó la preocupación de ECSA por evitar que las ayudas públicas distorsionen la competencia y solicitó transparencia plena en la concesión de los proyectos de autopistas del mar así como reglas definidas para evitar que esto suceda.

Ya como naviero, Riva hizo una valoración muy positiva, tanto en lo que se refiere al servicio de carga como al turístico, de la autopista del mar entre Gijón y Nantes Saint-Nazaire. Según Juan Riva en los 6 meses que lleva en servicio la línea se transportaron 4.000 camiones; 2.650 turismos, 4.000 pasajeros de camión y 6.100 pasajeros de turismos.

En cuanto al arco mediterráneo, debido a las escasas posibilidades de captar más carga de la carretera y a que con el método aplicado en la zona atlántica se puede producir distorsión de la competencia entre navieras, el

Tipo de acción	Promotor principal	Países	Medios de transporte	Ayuda (mil. euros)
Motorway Sea	Brittany Ferries	España, UK	SSS	5,6
Modal shift	Somaloire	España, Francia	SSS	1,3
Modal shift	Terminal Intermodal Monzón	España, Bélgica	SSS, Tren, Vías navegables	0,99
Modal shift	Ustica Lines	España, Italia	SSS	3,6
Common learning	Hamburg School	Alemania, Italia, España, Grecia, Chipre	SSS y Multimodal	0,49
Common learning	Nethun, sPa	Italia, Francia, España, Eslovenia	SSS y Multimodal	1,17
Common learning	Escola Europea SSS	España, Italia	SSS y Multimodal	1,34

Fuente: ANAVE

AUTOPISTA PARA BILBAO, SANTANDER Y EL REINO UNIDO

La Comisión Europea, a través del programa Marco Polo II, subvencionará con más de 5,5 millones de euros a Brittany Ferries para la puesta en marcha de una autopista del mar entre los puertos de Bilbao, Santander y el británico de Portsmouth.

La subvención, que se prolongará durante 4 años, es la segunda que se hace efectiva después de la que une Gijón con Nantes Saint-Nazaire y se prevé que suponga un ahorro ambiental y de costes de 5,8 millones de euros. Además, la CE calcula que esta ruta permitirá reducir la duración del viaje 15 horas respecto a si se realizase íntegramente por carretera, a través de las autopistas francesas.

Concretamente, el proyecto contempla que el barco, un ro-pax adquirido en 2010 por Brittany Ferries, atraque dos veces por semana en el puerto de Bilbao y una en el de Santander, con lo que hará tres viajes por semana.



naviero español apostó por una fórmula similar a la italiana del Eco-bono (ayuda pública al transportista por carretera). En este contexto, Juan Riva propuso dos opciones a la hora de aplicar esta fórmula en España: establecer una cantidad fija por tonelada y kilómetro en las carreteras españolas, o fijar un porcentaje fijo del flete marítimo, igual para todas las líneas.

Una opción, la de subvencionar al transportista frente a la naviera en las líneas del arco Mediterráneo, que también recibió el apoyo del presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Marcos Montero, *estamos preparados y abiertos para favorecer la modalidad por mar*, aunque abogó también porque todos los agentes que intervienen en la cadena de transporte colaboren para que sea el mercado el que elija la intermodalidad de forma voluntaria.

Por su parte, Manuel Carlier destacó que aún quedan muchos inconvenientes en el ámbito

del cabotaje español, especialmente en lo que se refiere a la *simplificación de trámites aduaneros y administrativos*. Por ello, solicitó que se incentive al usuario y *un elemento decisivo en esta cuestión es el precio. Es importante ofrecer un servicio económico*, apuntó. Carlier también se inclinó por fomentar la eficiencia a lo largo de toda la cadena multimodal y las ayudas públicas debido a la enorme inversión que se requiere.

EL SHORT SEA SHIPPING ESPAÑOL

Con todo ello, el Short Sea Shipping o transporte marítimo de corta distancia está adquiriendo una creciente importancia en nuestro país. Prueba de ello, fue la constitución de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (Shortsea Promotion Center – Spain, SPC-Spain), cuya dirección técnica acaba de ocupar Pilar Tejo, ex directora general de Salvamento Marítimo y directora de la empresa Teirlog.

La citada Asociación nació con la intención de facilitar el desarrollo de cadenas multimodales de transporte competitivas, con participación relevante del modo marítimo, concienciando especialmente a cargadores y operadores de las posibilidades que ofrece el transporte marítimo de corta distancia complementado con otros modos terrestres.

Así, en los últimos años, se están potenciando iniciativas de colaboración entre el modo marítimo, la comunidad portuaria y el transporte por carretera ya que, según explica la propia Asociación, *las soluciones pasan precisamente por la coordinación, el conocimiento mutuo y la búsqueda del interés común como condiciones necesarias para una óptima intermodalidad marítimo-terrestre*.

El potencial del transporte marítimo de corta distancia en España, además de con las mencionadas autopistas del mar, cuenta también con un gran potencial ante la posible creación de un área mediterránea de libre comercio o la puesta en marcha del espacio marítimo común europeo sin fronteras, que eliminaría las trabas al desarrollo de este tipo de servicios. Además, la posición estratégica española, la otorga un papel protagonista en el desarrollo de las conexiones entre el continente europeo y el africano, favorecida por el desarrollo económico del Magreb (Marruecos, Túnez, Argelia) así como por la reubicación de muchos centros productivos europeos en estas zonas que es necesario que el sector sepa aprovechar. ■

A. MUNGUÍA



El proyecto de autopistas del mar es una acción prioritaria de la Red Transeuropea de Transporte.

AHORRO DE CO2 EN EL MODO MARÍTIMO

En las 100 medidas de ahorro energético y reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero que presentó el ministro de Fomento, José Blanco en el Congreso de los Diputados, hay acciones relativas a la sensibilización, estudios y planes, y actuaciones sectoriales, con las que se propone ahorrar 120 millones de euros en el modo del transporte marítimo entre 2011 y 2020 y que resumimos en las siguientes líneas:

***SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR).**

- Reducción de las horas de navegación en tareas de vigilancia, ejercicios, escolta, etc. que permitirá ahorrar combustible y la obtención de una respuesta más rápida en la atención de las emergencias.
- Mejora de la aplicación de la Ley de Contratos del Sector Público en lo que se refiere al suministro de combustibles, facilitando la competitividad de los licitadores.

Con estas dos medidas se prevé ahorrar más de 69 millones de litros de gasoil hasta 2020.

- Ajustes en los consumos eléctricos en todas las sedes y dependencias de Salvamento Marítimo permitirán ahorrar **más de 89 millones de euros, y una disminución de las emisiones de CO2 de más de 194.000 toneladas.**

***PUERTOS DEL ESTADO**

- Para las actividades que ocupan dominio público, como concesionarios o autorizados que tienen instalaciones en la zona de servicio del puerto (por ejemplo, terminales de contenedores, plantas regasificadora), las medidas propuestas son:
 - Incorporar en las condiciones de otorgamiento de las nuevas concesiones criterios de valora-

ción que primen las buenas prácticas energéticas.

- Bonificaciones en materia ambiental a los concesionarios, por incremento de eficiencia energética que se aplicará a la "tasa de actividad".
- Sobre las actividades que se ejercen en base a una licencia (p. ej. Prácticos, remolcadores, estibadores...) se revisarán los pliegos de prescripciones para obtención de la licencia, obligando a adaptarse a unas condiciones de buenas prácticas energéticas e incorporando obligaciones técnicas y de protección del medio ambiente.
- En lo que se refiere a los Planes de Empresa que anualmente acuerdan las Autoridades Portuarias con Puertos del Estado, se incorporará una memoria de sostenibilidad, incidiendo en criterios de ahorro y eficiencia energética entre los objetivos establecidos.
- Se potenciará el aprovechamiento de las energías renovables con instalaciones de generación de energía eólica y de aprovechamiento de la energía del oleaje en diques de abrigo, previo estudio de evaluación de viabilidad técnico-económica, la implantación de paneles termo solares y fotovoltaicos en instalaciones de la Autoridad Portuaria, zonas de estacionamiento y espacios afines.
- Promoción de políticas de movilidad sostenible de mercancías en particular el desarrollo de Autopistas del Mar
- Potenciar la entrada y salida de mercancías por ferrocarril de los puertos, en aquellos donde el volumen de tráfico rodado lo justifique.

Para Puertos del Estado se estima un ahorro neto de alrededor de 75 millones de euros, en el período comprendido entre 2011 y 2020.

A. MUNGUÍA



La subvención alcanzará **HASTA EL 70 % EN 2013**

El pasado 11 de marzo el Consejo de Ministros decidió incrementar la compensación al transporte de algunas mercancías con origen o destino en las Islas Canarias del 50% que se venía aplicando al 70% en un período de tres años. Dos reales decretos, de aplicación al transporte marítimo y aéreo, con los que se da cumplimiento a la Estrategia Integral para la Comunidad Autónoma de Canarias, aprobada en octubre de 2009.



El puerto de Las Palmas movió 22.669.357 toneladas de mercancía el año pasado.

El Consejo de Ministros Extraordinario celebrado en las Islas Canarias en 2009 acordó impulsar 100 medidas, a desarrollar de forma progresiva en el Archipiélago hasta el año 2020, entre las que se incluía la modificación de dos Reales Decretos: el 170/2009 y el 362/2009, ambos referidos al transporte de mercancías con destino y origen en las Islas Canarias. Se trata de unas compensaciones al transporte que afectan a 90.000 movimientos al año.

La modificación, amparada por la Comisión Europea, supone un incremento gradual de las subvenciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías, cuya aplicación se realizará en un periodo de tres años, de 2010 a 2013. Concretamente, se compensará hasta con un 60% a los transportes realizados en el año 2010; hasta un 65% para los efectuados en 2011 y, hasta un 70 %, para los realizados en 2012 y en los años siguientes.

El Real Decreto aprobado ahora contempla ayudas de hasta el 70% para el transporte

A partir de 2012, la vía de presentación de solicitudes y registros asociados a las compensaciones al transporte deberán realizarse por medios exclusivamente telemáticos

marítimo interinsular o con destino al resto de España de productos agrícolas originarios de las Islas Canarias, a excepción del plátano. Estos descuentos se aplicarán a los costes derivados del flete; de la manipulación de la mercancía en los puertos de origen y destino; sobre las tasas portuarias aplicadas a las mercancías transportadas, tanto en puertos de origen como en los de destino; a las tasas de seguridad si las hubiera; en el recargo por incremento del coste del combustible (BAF), cuando éste se aplique, y a los costes de alquiler, en caso de precisarse, de las plataformas frigoríficas rodantes, contenedores frigoríficos u otras unidades de transporte de productos perecederos. Hay que destacar también que los últimos cuatro conceptos subvencionables mencionados (manipulación portuaria o aeroportuaria, recargo por el incremento del coste de combustible, las tasas de seguridad y el coste de alquiler de material especializado de transporte) no se contemplaban hasta 2008, cuando sólo se aplicaba la subvención al flete y a las tasas portuarias.

Si las mercancías tienen por destino la Unión Europea se aplicarán descuentos en el mismo porcentaje y con la misma progresividad que en el supuesto anterior, con un límite del coste tipo calculado para el tráfico entre Canarias y Cádiz.

La nueva norma establece también reducciones en la factura del transporte entre las Islas o hacia el resto de España de plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco, originarios de las Islas Canarias, es decir, totalmente producidos o transformados en su territorio, entendiéndose por transformación una serie de supuestos tasados que se recogen en el Real Decreto 170/2009, que ahora se modifica.

Cómo hemos comentado, también se incluyen compensaciones para el transporte de mercancías desde la Península hacia el Archipiélago, en los que se aplicarán descuentos de hasta un 70% cuando se liquiden los gastos de 2012. Concretamente, afectarán a productos de alimentación para el ganado, siempre que no exista producción interior canaria de los mismos o que ésta resultara insuficiente.

También se incrementará las compensaciones a los productos afectados por el Real Decreto 362/2009, que hace referencia a mercancías industriales y productos petrolíferos originarios o transformados en las Islas

Canarias o a las materias primas necesarias para el desarrollo industrial del Archipiélago, cuando se transporten desde el resto de la Unión Europea a Canarias

364 EMPRESAS BENEFICIARIAS EN 2010

En caso de dudas acerca de si corresponde o no la subvención, la Delegación del Gobierno en Canarias, organismo encargado de

la gestión de estas ayudas, solicitará un informe a la Consejería competente del Gobierno de Canarias que permita aclarar si existe producción interna de la mercancía o si ésta es suficiente para el abastecimiento de las Islas. El año pasado 364 empresas canarias solicitaron la subvención al transporte para lo que se invirtió 33 millones de euros, un 81% más de lo que se disponía en el año 2000.

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO PORTUARIO AA. PP. LAS PALMAS

Total Autoridad Portuaria

Diciembre 2010

CONCEPTO	MES DE REFERENCIA			ACUMULADO ANUAL		
	2010	2009	%	2010	2009	%
1. Tráfico de pasaje	194.607	147.699	31,76	1.543.272	1.404.823	9,86
1.1. Nº de pasajeros	77.002	70.828	9,93	873.795	795.950	9,70
1.2. Nº de pasaj en Crucero Turist.	116.745	76.871	51,67	869.477	808.873	9,55
1.3. Nº de automóviles	20.867	18.294	14,06	224.450	212.567	5,59
2. Buques Nº	985	1.005	-4,98	10.994	10.787	1,92
G.T. (en miles)	17.355	15.167	14,42	160.797	165.086	9,52
2.1. Mercantes Nº	893	895	-0,22	10.045	9.690	3,66
G.T. (en miles)	17.288	15.124	14,31	178.775	164.168	9,51
2.2. Pesqueros Nº	62	110	-43,64	949	1.097	-13,49
G.T. (en miles)	68	43	52,78	1.022	918	11,30
3. Mercancías (toneladas)						
3.1. Tipo de movimiento.TOTAL	1.717.854	1.601.165	7,28	20.466.471	19.030.444	7,55
Cargadas	616.790	585.298	11,07	7.164.126	6.565.415	9,12
Descargadas	1.099.990	1.019.975	5,67	13.162.686	12.347.499	6,60
Transbordadas	1.874	5.892	-68,19	139.459	117.530	18,66
En tránsito (incluidas en carg. y desc.)	798.681	661.741	17,15	9.457.627	8.066.268	17,25
3.2. Tipo de mercancía TOTAL	1.717.854	1.601.165	7,28	20.466.471	19.030.444	7,55
Graneles líquidos	384.732	383.727	0,28	4.564.111	4.551.860	0,27
Graneles sólidos	56.226	67.837	-17,12	753.950	764.080	-1,33
Mercancía general	1.276.905	1.149.601	11,06	15.148.410	13.714.495	10,46
- convencional	227.150	227.987	-0,37	2.771.109	2.679.999	3,40
- en contenedores	1.049.755	921.614	13,68	12.377.310	11.034.496	12,17
3.3. Pesca congelada. TOTAL	26.984	36.701	-26,46	570.121	592.420	-3,76
- embarcada	13.129	15.610	-15,89	241.835	246.155	-1,75
- desembarcada	12.126	15.342	-20,95	190.019	229.431	-17,18
- transbordada	1.727	5.749	-69,90	138.267	116.834	18,34
4. Pesca fresca (toneladas)	635	403	33,00	3.874	4.265	-8,95
5. Avituallamiento (toneladas)	206.548	223.847	-10,33	2.199.012	2.182.173	0,77
Combustible	166.220	195.991	-15,19	1.925.620	1.926.277	-0,03
Agua	34.329	27.656	24,13	273.392	255.896	6,84
6. Tráfico Total (toneladas)	1.918.738	1.825.215	5,12	22.669.357	21.216.872	6,85
7. Contenedores T.E.U.S.	97.591	94.154	3,65	1.190.808	1.073.294	10,95
Índice contenerización	82%	80%		82%	80%	
Remociones	2.674	6.010		69.481	54.864	
8. Tráfico Ro-Ro Unidades	18.897	18.788	0,64	206.678	197.845	3,98
Toneladas	164.497	163.837	0,36	2.260.586	2.164.001	4,79

Fuente: AA. PP. Las Palmas



No obstante, los descuentos aplicables a los costes descritos anteriormente se establecerán según unos costes tipo que determinará el Ministerio de Fomento. Para ello, recabará la información necesaria sobre los precios para las unidades de transporte utilizadas habitualmente (contenedor, plataforma, metro lineal de remolque, tonelada) de los operadores independientes que actúan en dichas rutas. Concretamente, las empresas españolas que operan en esos tráficos son: Trasmediterránea, Fred Olsen, Naviera Armas, Boluda Lines y Distribuidora Marítima Petrogás.

En el caso de que los costes de transporte acreditados por los solicitantes de la subvención fuesen superiores al estipulado como coste tipo, se considerará como base subvencionable el valor de este último.

SOLICITUD TELEMÁTICA

Otro de los cambios que introduce la norma se refiere a la vía de presentación de so-

El año pasado 364 empresas canarias solicitaron la subvención al transporte en lo que se invirtió 33 millones de euros, un 81% más que en el año 2000

licitudes y registros asociados a las compensaciones que, a partir de 2013 (o sea para los transportes realizados el año anterior), deberán realizarse por medios exclusivamente telemáticos. Esta medida se aplicará a los transportes realizados en 2012, cuyo plazo de presentación se inicia el 1 de abril de 2012.

Con la aplicación de métodos informáticos se agiliza el procedimiento de gestión y la tramitación de las ayudas, lo que permitirá a los cargadores cobrar antes las subvenciones. Ahora mismo, el uso de la vía telemática sigue siendo escaso, en torno a un 15% de las solicitudes, por lo que la Delegación del Gobierno en Canarias tiene previsto realizar cursos de formación para los solicitantes de compensaciones al transporte, así, cuando llegue el momento de que la vía telemática sea la única, éstos puedan utilizar correctamente la herramienta.

No obstante, hasta esta fecha las solicitudes podrán seguir dirigiéndose a la Dele-



La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife actualmente gestiona bajo su competencia los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, Los Cristianos, San Sebastián de La Gomera y La Estaca

gación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, dentro de los veinte primeros días naturales de los meses de abril, julio, octubre y enero de cada año, adjuntando la documentación referida a los costes de transportes realizados en el trimestre inmediatamente anterior para los que se solicite la bonificación.

El transporte de mercancías es un instrumento fundamental para el desarrollo de los sectores productivos y adquiere una especial relevancia para los territorios insulares. Por ello, el régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias, se centra en compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía del archipiélago al territorio peninsular y a la Unión Europea. Estos apoyos están recogidos, en parte, en dos Reales Decretos, que son los que ahora se modifican: el

170/2009 y el 362/2009. El primero de ellos, referido al transporte de productos agrícolas, plantas, flores y esquejes procedentes de las Islas Canarias, así como los piensos y productos para alimentación del ganado que se transporten desde el resto de España a Canarias se financia íntegramente por el Ministerio de Fomento.

El segundo afecta a mercancías industriales y productos petrolíferos originarios o transformados en las Islas Canarias o a las materias primas necesarias para el desarrollo industrial del Archipiélago que se transporten desde el resto de la Unión Europea a Canarias y se financian, a un 50%, por el Estado español y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

Con todo ello, se podrán beneficiar de estas compensaciones el remitente o expedidor de mercancías originarias y/o transformadas en Canarias transportadas al resto de España o exportadas a países integrantes de la Unión Europea; si se trata de envíos interinsulares de mercancías será beneficiario de la compensación, indistintamente, el receptor o el remitente, comprador o vendedor, que haya abonado los costes del transporte, y, por último, los receptores o destinatarios de las mercancías cuando se trate de materias primas o productos intermedios que no se fabriquen en Canarias y sean enviados desde el resto de España o la Unión Europea al Archipiélago.

En estas medidas de compensación al transporte con origen y destino las Islas Canarias, el Gobierno de España ha invertido 273 millones de euros (45 mil millones de pesetas) en el periodo 2000-2010. ■

ANA MUNGUÍA

AA. PP. SANTA CRUZ DE TENERIFE

(Tráfico: valores acumulados año diciembre de 2010)

ITEM	VALOR	VARIACION %
Número de pasajeros	4,798,174	6.25
Vehículos en régimen de pasaje	804,295	8.95
Mercancía General	5,782,314	0.72
Graneles Sólidos	818,565	-3.51
Graneles Líquidos	8,223,455	-2.37
Avituallamientos Combustibles	994,255	9.56
Tráfico Total	15,969,108	-0.59
Plataformas, camiones, furgones	242,446	-4.08
Número de buques mercantes	19,198	14.03
Total GT buques mercantes	206,415,427	12.55
Número de TEUS	357,472	3.24
Pasajeros de cruceros	740,022	26.97
Número de buques cruceros	387	9.94

Actualmente al frente de la IMSO

ESTEBAN PACHA, candidato a dirigir la OMI



La administración española ha propuesto al capitán de Marina Mercante, Esteban Pacha Vicente, como candidato a la Secretaría General de la Organización Marítima Internacional (OMI) en sustitución a Efthimios Mitropoulos, cuyo mandato finaliza el 31 de diciembre de este año. En esta apuesta, el funcionario español competirá con candidatos de otros cinco países miembros de la Organización, cuya decisión se adoptará en el seno de su 106º Consejo de la organización.

En su pretensión por sustentar el cargo de secretario general de la OMI, la agencia especializada de Naciones Unidas en asuntos marítimos con sede en Londres y una plantilla de 300 trabajadores, Esteban Pacha competirá con cinco candidatos más procedentes de: EEUU, Japón, Corea, Filipinas y Chipre.

Para sustentar la candidatura del español, el ministro de Fomento, José Blanco, destacó

que Esteban Pacha ha demostrado ampliamente su compromiso al servicio de la comunidad internacional y posee los conocimientos, experiencia y cualidades necesarios, por ello, España considera que es el candidato más competente y cualificado para ocupar el cargo de secretario general de la OMI.

Y es que este español, después de servir como oficial y capitán de buques mercantes, ha ocupado cargos de relevancia tanto en la administración marítima española como en otras organizaciones internacionales, como la Organización Internacional de Comunicaciones Móviles por Satélite (IMSO), que dirige desde 2006. Esta institución, dependiente de la OMI se encarga de la supervisión de los servicios públicos de comunicaciones móviles por satélite, entre ellas, el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) y coordina el Sistema de Identificación y Seguimiento a Larga Distancia de Buques (LRIT).

Antes de ocupar este puesto, Esteban Pacha fue representante de España ante la OMI, donde impulsó iniciativas como la designación de las Zonas Marinas Especialmente Sensibles de Europa Occidental y de las Islas Canarias; en el establecimiento de auditorías de la OMI; en la adopción de enmiendas al Convenio MARPOL para la retirada de servicio de petroleros monocasco y en la creación del Fondo Complementario de Indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, en cuya Asamblea participó como presidente.

Cómo bien se sabe la OMI es la encargada de toda la regulación internacional en materia de seguridad de la navegación y protección marítima así como de la prevención y lucha contra la contaminación marina.

No será hasta junio, que es la fecha prevista para la realización del 106º Consejo de la Organización, cuando los 40 Estados miembros con derecho a voto decidan si Esteban Pacha será, o no, el secretario general de la Organización. ■

A. MUNGUÍA

La reserva marina de Columbretes cumple 20 años

La Secretaría General del Mar, con motivo del veinte aniversario de la creación de la reserva marina de Columbretes, está realizando una serie de actos para dar a conocer la importancia de esta reserva y los beneficios que está aportando, entre los que se encuentra la regeneración de recursos pesqueros.



Columbretes. Foto: José Manuel Martín.

Un lugar privilegiado para la investigación marina y de interés pesquero. Así cabe definir a la reserva marina de Columbretes, situada a 30 millas del Grao de Castellón, y creada por la Orden de 26 de abril de 1990. En este tiempo, la reserva gestionada por el Estado ha crecido en tamaño, hasta las 4.000 hectáreas, y se ha constituido como una zona de relevancia para la protección de especies pesqueras como la langosta roja y el mero.

Esta reserva, la segunda en crearse tras la de Tabarca, fue posible gracias al decidido apoyo del sector pesquero. Entre la protección que goza la reserva cabe resaltar la zona de exclusión a

la navegación marítima, aprobada por la Organización Marítima Internacional (OMI), en un círculo de ocho millas centrado en la isla Grande para buques mayores de 1.000 TRB.

Columbretes constituye un lugar privilegiado para la investigación marina. Así, por ejemplo, los estudios que en ella se están efectuando están aportando importante información sobre temas como el cambio climático y la recuperación de especies de interés pesquero. Durante este tiempo, la reserva ha generado más de cincuenta publicaciones científicas en los últimos años.

Entre los actos organizados por la Secretaría General del Mar para conmemorar este evento, cabe citar un

ciclo de charlas divulgativas sobre las características y los tesoros que alberga, que se iniciaron el pasado 7 de abril. Entre las próximas, señalar que el día 12 de mayo está prevista una conferencia a cargo de la científica del IEO Raquel Goñi sobre “los efectos de 20 años de protección sobre la langosta roja”; el 19 de mayo, el acto versará sobre los “cetáceos y los avistamientos en este área”, que correrá a cargo del biólogo Roque Belenguer. El ciclo de charlas finalizará el 26 de mayo con la conferencia sobre los bosques de gorgonias, a cargo de Cristina Linares, de la Universidad de Barcelona. Todos estos actos se celebrarán a las 19 horas en el Edificio Hucha de Castellón. ■

Un superordenador evaluará la abundancia de *stocks* pesqueros

A través de la simulación de complejos modelos matemáticos, obtenidos por la observación de los océanos, se podrá predecir la distribución y abundancia de un stock pesquero, la aparición de mareas rojas o la dispersión de un vertido contaminante. El tiempo para el procesamiento de los datos se verá sustancialmente reducido con la utilización del superordenador Finisterrae.

El gracias a la colaboración establecida por el convenio firmado entre el presidente del Centro de Supercomputación de Galicia (CESGA, organismo dependiente de la Xunta de Galicia y del Centro Superior de Investigaciones Científicas), Ricardo Capilla, y el director del Instituto Español de Oceanografía (IEO), Eduardo Baluegrias, se establecerá una cooperación científico-técnica en investigación marina que mejorará el análisis y el conocimiento del medio marino.

A través de aplicaciones prácticas, tras procesar grandes cantidades de datos para la construcción de modelos matemáticos complejos que simulen las condiciones del océano, se podrá predecir cuándo y dónde tendrá lugar, por ejemplo, una marea roja, o los factores que influyen en la distribución y abundancia de un stock pesquero o cómo se puede dispersar un vertido contaminante. Las investigaciones del IEO permiten, incluso, la

realización de proyectos de modelado oceanográfico sobre la influencia de las condiciones del mar en la puesta y el reclutamiento de las especies.

El predecir las respuestas de los ecosistemas en diferentes escenarios constituye una valiosa herramienta para evaluar, por ejemplo, qué volumen tendrá un stock pesquero. El IEO ya participaba en proyectos como el RAlA y Asimuth mediante los que se desarrollan modelos que permiten paliar las repercusiones económicas de episodios tóxicos de las mareas rojas. Ahora, con el nuevo convenio suscrito, se dispondrá para estos trabajos del superordenador Finisterrae, con lo que se ganará en rapidez a la hora de calcular estos modelos. De esta manera, si las máquinas de cálculo de las que dispone el IEO en estos momentos requieren una semana de trabajo para llevar a cabo una sola simulación, gracias al Finisterrae se podrá reducir este tiempo a menos de la mitad. ■



Greenpeace/Kim Westerskov.

• Redadas en Galicia

El Servicio de Guardacosta de Galicia puso en práctica un dispositivo los días antes de la Semana Santa en el que ha realizado 40 redadas en A Coruña, Ce- leiro, Ribeira, Arousa, Costa da Morte, Pontevedra, Vigo y Ferrol que permitió decomisar más de 1.300 kilos de pesca- do y marisco, e incautar cerca de 1.700 aparejos -nasas y anzuelos- calados ile- galmente. Entre las especies decomisa- das destaca la centolla y la nécora que durante ese período se encontraban en veda tras un acuerdo al que habían lle- gado los productores y la administración autónoma. La Ría de Vigo fue en la que más producto se decomisó con cerca de los 450 kilos.

Entre otras actuaciones, como la realiza- da por este mismo servicio en distintas localidades de la Costa da Morte, en la que se incautaron 132 kilos de almeja, nécora y centolla, cabe destacar los 288 kilos de xarda intervenidos en un control de carretera realizado por el Seprona, cuando trataban de eludir los controles habituales de la Guardia Civil con rutas alternativas, al estar agotado el cupo de esta especie.

• Marineros desaparecidos

El marinero gallego Isidoro Martínez des- apareció en aguas de Atlántico cuando el atunero Galerna en el que faenaba se dirigía hacia el puerto senegalés de Dakar. Salvamento Marítimo puso en práctica un dispositivo de búsqueda que no dio resul- tados. También desapareció el pescador de Cariño, Santiago Balado, desaparecido, mientras pescaba. A pesar del dispositivo de emergencia que contó con dos embar- caciones buscando por la zona y de los esfuerzos realizados por voluntarios de Protección Civil de las localidades cerca- nas no se pudo encontrar al marinero.

• Navalía abre sus puertas en Vigo

Vigo acogerá la 5ª feria de Navalía, entre el 22 y el 24 de mayo. Tras el

BREVES
...

éxito cosechado en su tercera edición, este encuentro internacional está previsto que acoja a 30.000 profesionales, 500 expositores y 750 firmas representadas, procedentes de 90 países. En el marco de la Feria se organizarán jornadas y simposios en los que se tratarán los asuntos de mayor interés para los profesionales del sector. Navalía considerada como uno de los escaparates mundiales de la construcción naval, resalta la importancia estratégica del sector gallego, cuyos astilleros privados representan el 70% de la construcción naval española y dan empleo directo a unas 4.000 personas.

• **Por la recuperación de las rías**

Desde las cofradías de A Coruña, Barallobre y Ferrol se ha iniciado una campaña de recogida de firmas "Por la recuperación de las rías, por la recuperación de nuestra costa". Se trata de la última propuesta para presionar a las Administraciones a que se impliquen en poner fin a la fuerte contaminación de sus aguas litorales. Esperan que su campaña no se quede sólo en Galicia, sino que alcance a otros puntos del Estado español. Las citadas cofradías denuncian como "escandalosos" los vertidos de aguas residuales al mar, y que se eliminen los rellenos y los fangos acumulados que sotiegan los bancos marisqueros.

• **La marea roja en Galicia**

La toxina ASP (amnésica) causante de la marea roja ha vuelto a las rías gallegas tras cinco meses de ausencia. El fitoplancton portador de biotoxinas marinas que se detectó inicialmente en los polígonos de bateas de la ría de Noia y de Pontevedra está provocando un goteo de cierres de zonas de producción. Pero la toxina no sólo está afectando

El sector tendrá carnet por puntos en 2012

La comisaria europea de Pesca, María Damanaki, presentó a principios de abril el sistema de sanciones que, aunque entrarán en vigor en junio, no se comenzará a aplicar hasta enero de 2011. Los técnicos de Medio Marino están a la espera de recibir el reglamento para determinar su ajuste a los distintos ámbitos -motorizaciones, capturas, tallas, redes- de las flotas.



Jesús Navarro.

A falta de conocer el reglamento que regulará las sanciones que penalizarán los distintos tipos de infracciones en la pesca, el polémico carnet por puntos se aplicará a partir del 1 de enero de 2012. La presentación de la nueva norma en Bruselas, permite a cada país contar con un plazo de aplicación de seis meses para que puedan adaptarse y evitar discriminaciones entre flotas.

El sistema sancionador para el armador, profesional u oficial que infrinja las normas acumulará puntos por las infracciones que cometa hasta llegar a un tope en el que puede ser penalizado con la retirada del permiso. El sistema es similar al que utiliza Tráfico aunque a la inversa. Es decir, en vez tener un total de puntos de los que se resta dependiendo de la transgresión, el profesional de la pesca

empezará el año 2012 sin puntos y si comete infracciones los irá acumulando. En el caso de alcanzar el tope al cometer infracciones muy graves, al infractor le será retirada la licencia por un período de dos meses. En caso de reincidir, la segunda vez que le sea retirada la licencia será por cuatro meses. Si se incumple las leyes y en cinco ocasiones se alcanza el tope de puntos se podrá quitar la licencia al infractor.

El sistema establece que las infracciones tengan una vigencia de tres años. Es decir, el profesional que cometa una infracción y no vuelva a cometer ninguna durante un período de tres años volverá a tener cero puntos en su carnet. De esta forma se pretende que las infracciones puntuales caduquen.

La puntuación de cada barco aparecerá en el registro de su país de bandera. ■

Guía de Buenas Prácticas Ambientales en los puertos

Puertos del Estado ha aprobado la primera Guía de Buenas Prácticas Ambientales que incentiva con bonificaciones las buenas prácticas ambientales de las empresas que operan en los recintos portuarios. Las bonificaciones de entre el 15 y el 20 por ciento de la tasa de actividad, tal y como establece la Ley de Puertos aprobada el año pasado, pretenden que estas empresas busquen una mayor y mejor integración de la actividad portuaria con su entorno natural y urbano.

La edición de esta primera guía de buenas prácticas tiene como objetivo impulsar una mayor y mejor integración de la actividad portuaria con su entorno. Con este fin, la guía sirve como base de los convenios que los operadores tendrán que suscribir con las Autoridades Portuarias para que sus empresas puedan acogerse a la bonificación a la tasa de actividad que será del 15 por ciento con carácter general, pudiendo llegar al 20 por ciento en el caso de tráfico como los granés sólidos o líquidos.

Los operadores, de forma adicional a la firma del convenio de buenas prácticas, tendrán que implantar y certificar un sistema de gestión ambiental que recoja las condiciones establecidas en

los convenios. De esta forma, mediante auditorías externas periódicas, se llevará a cabo una verificación del desarrollo correcto de los acuerdos firmados.

El ente público actualizará y complementará con nuevas guías de buenas prácticas en las que se desarrollarán recomendaciones sobre la operativa o la dotación de medios materiales que permitirán prevenir y controlar los posibles impactos ambientales causados por las distintas actividades que pueden beneficiarse de esta bonificación.

Por otro lado, el Ente colaborará con las universidades de A Coruña, Cádiz, Oviedo y la Politécnica de Madrid para la organización y desarrollo de estudios de postgrado para la obtención del título propio de "Master en gestión y planificación portuaria e intermodalidad". ■

a los mejillones-organismo al que la toxina afecta más rápido-, también está afectando a moluscos como las almejas, berberechos, navajas que se cultivan en las playas. Esta circunstancia ha obligado a cerrar algunos bancos marisqueros al encontrarse en estos bivalvos niveles de toxinas superiores a lo normal.

• Nueva sede para el Distrito de Cariño

El Distrito Marítimo de Cariño ya cuenta con sede propia para albergar sus instalaciones en el paseo marítimo de la localidad. Desde este edificio se gestionarán todos los trámites marítimo-administrativos de la jurisdicción, que abarca desde Punta Estaca de Bares hasta Punta Candelaria. Una extensión de alrededor de 100 kilómetros de costa en los que se encuentran, además del puerto de Cariño, los de Espasante, Bares y Santa María de Ortigueira.

• La flota gallega cefalopoda pide paro biológico

La flota gallega con permiso para capturar pulpo está presionando, a través de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores, para que Mar establezca un período de paro biológico. De esta forma, los tripulantes de las cerca de 1.400 embarcaciones que cuentan con permiso para capturar este cefalópodo, cobrarían por amarrar sus barcos. En caso de que se establezca una veda, los pescadores al no ser remunerados, optarán por cambiar de artes y capturar otras especies como merluza. Esta circunstancia, según argumentan, centraría en la merluza demasiado esfuerzo pesquero agotando la cuota ya que otras especies como centolla, nécora o distintos bivalvos se encuentran en cerradas.



¿Cómo ejerce el ejercicio físico sus efectos beneficiosos?

EJERCICIO FÍSICO Y SALUD

El ejercicio físico, en su dosis justa, controlado y añadido a una higiene de vida adecuada, una dieta sana y equilibrada, supone un factor importante a la hora de mejorar tanto la cantidad como la calidad de vida.



Debemos hacer ejercicio físico para sentirnos bien y porque la actividad física ejerce efectos positivos en todo nuestro organismo. La frecuencia cardíaca disminuye cuando estamos en reposo. Pero cuando hacemos un esfuerzo, aumenta la cantidad de sangre que el corazón expulsa en cada latido; así la eficiencia cardíaca es mayor “gastando” menos energía para trabajar. Además, estimula la circulación dentro del músculo cardíaco, favoreciendo la “alimentación” del corazón.

El ejercicio ayuda a todo nuestro organismo. Nos ayuda a bajar la tensión; aumenta la circulación en todos los músculos; disminuye la formación de coágulo-

los dentro de las arterias; actúa sobre el endotelio-la capa de células que tapiza las arterias por dentro- segregando sustancias de gran importancia para su correcto funcionamiento, mejorando su actividad y manteniéndolo sano y vigoroso. También mejora el funcionamiento venoso, previniendo la aparición de varices.

Respecto al aparato locomotor, la actividad física aumenta la elasticidad muscular y articular; incrementa la fuerza de los músculos y su resistencia. También previene la osteoporosis y el deterioro muscular.

En el metabolismo aumenta la capacidad de aprovechamiento del oxígeno que llega a través de la circulación; aumenta la actividad de las enzimas musculares (lo que permite mejorar el metabolismo

del músculo y que el corazón necesite menos oxígeno); aumenta el consumo de grasas contribuyendo a la pérdida de peso; disminuye el colesterol total y el colesterol malo (LDL), aumenta el colesterol bueno (HDL); mejora la tolerancia a la glucosa, favoreciendo el tratamiento de la diabetes; incrementa la secreción y el trabajo de diferentes hormonas, contribuyendo a la mejora de las funciones del organismo. También colabora en el mantenimiento de una vida sexual plena y mejora la respuesta inmunológica ante las infecciones.

Además, los individuos que realizan ejercicio regularmente dejan el hábito de fumar con mayor facilidad

que los que no practican ningún tipo de deporte, ya que hay una relación inversa entre actividad física y tabaquismo.

El ejercicio nos da sensación de bienestar ayudándonos a reducir el estrés. Cuando hacemos deporte, liberamos endorfinas que favorecen "sentirse bien". También disminuye la sensación de fatiga, la angustia, la ansiedad, la depresión, la ira y la agresividad.

INTENSIDAD, DURACIÓN Y FRECUENCIA

El ejercicio físico nos ayuda pero sólo será realmente beneficioso cuando reúne unas características especiales de intensidad, duración y frecuencia.

Hay que tener en cuenta que para sentirnos sanos no necesitamos hacer ejercicios vigorosos. Existen diferentes formas para medir la intensidad del esfuerzo. La más utilizada es el registro de la frecuencia cardíaca; esto es, los latidos del corazón por minuto.

Los ejercicios de intensidad moderada se desarrollan en una frecuencia cardíaca de entre el 50% y el 75% de la máxima que puede alcanzar una persona. La frecuencia cardíaca máxima de una persona sólo se conoce a través de una prueba médica de esfuerzo físico. Sin embargo es posible aplicar una fórmula para obtenerla. La más difundida es: frecuencia cardíaca máxima = 220 - edad.

El porcentaje adecuado para comenzar depende del nivel de aptitud física previo, la edad, el tiempo de inactividad o la presencia de alteraciones físicas o enfermedades de distinto tipo. Para personas mayores y con períodos prolongados de inactividad es conveniente comenzar con porcentajes del 50%. El aumento a 60% puede ser rápido, según la tolerancia.



Algunas medicinas provocan que la frecuencia cardíaca no aumente debidamente durante el ejercicio. En ese caso, se debe consultar al médico cómo programar la actividad.

Para que sea eficaz el ejercicio que hacemos debemos invertir un mínimo de 30 minutos al menos tres días a la semana y si aparece fatiga o falta de aire, deberemos disminuir la intensidad. No debemos olvidar calentar antes y después de cada sesión.

TIPOS DE EJERCICIO

Cuando necesitemos quemar hidratos y grasas realizaremos ejercicios aeróbicos de media o baja intensidad y larga duración como correr, nadar, ir en bici o caminar. Sirven para bajar peso porque se queman grasas.

Para tonificar y fortalecer el sistema músculoesquelético podemos hacer pesas, carreras de velocidad y ejercicios que requieran gran esfuerzo en poco tiempo. Son ejercicios de alta intensidad y de poca duración. Son ejercicios anaeróbicos.

Las actividades preferidas para mejorar la capacidad aeróbica, la salud y prevenir enfermedades deben abarcar a grandes grupos musculares y ser de tipo dinámico, empleando al principio escasa fuerza muscular.

Las caminatas son una buena alternativa para muchas personas, sobre todo después de tiempos prolongados de inactividad. La natación, el ciclismo, la equitación, el golf, el tenis, el remo o el baile son ejercicios aeróbicos. Las personas con capacidad y mejor aptitud física podrán iniciarse con niveles de mayor intensidad e incluir deportes más exigentes como el fútbol, el baloncesto o el voley.

CONTRAINDICACIONES

Es fundamental saber si tenemos algún problema que nos impida hacer ejercicio. Para ello debemos hacernos un reconocimiento médico que consiste en una entrevista clínica, una exploración física y pruebas complementarias (electrocardiograma en reposo, analítica, prueba de esfuerzo vascular).

Tras la valoración médica, algunas personas no podrán hacer ejercicio debido a la existencia de una enfermedad que puede verse agravada por el deporte. Sin embargo, la mayoría podrá realizar sin problemas el ejercicio que quiera. Con ello mejorarán su salud y su calidad de vida.

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA MADRID

EXCELENCIA A LA D.P. DE CÁDIZ

La Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Cádiz ha recibido de la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (AEVAL) el certificado de excelencia por la autoevaluación que se ha realizado, siguiendo el modelo EFQM, por el que ha obtenido el nivel 300-399 puntos.

Con ésta, ya son varias las Direcciones Provinciales del ISM que han recibido en los últimos años los sellos de calidad que otorga AEVAL, siguiendo los modelos de certificación EFQM y EVAM. Esto demuestra el compromiso del Instituto Social de la Marina con la gente del mar para ofrecerles un servicio eficaz y una gestión eficiente.



XV PREMIO LITERARIO NOSTROMO

La Asociación de Amigos de Nostromo ha convocado el XV Premio literario "La Aventura Marítima", en colaboración con el Museo Marítimo de Barcelona y la Editorial Juventud. El tema de la narración, con un mínimo de 50.000 palabras, debe de ser ficticio y tener relación con la navegación, industria, aventura y cultura marítima, y en general con la mar.

La dotación económica del premio es de 10.000 euros y su publicación. La fecha límite de presentación de originales es el 30 de junio de 2011. Para más información, llamar al Museo Marítimo de Barcelona, al teléfono 93 342 99 20 o en la página www.premiosnostromo.org. En esta ocasión, el premio está dedicado al escritor Josep Pla, en el 30º aniversario de su muerte.

“BLOG” DE INVESTIGADORES PESQUEROS IBEROAMERICANOS

La Red Iberoamericana de Investigación Pesquera, (Invipesca) ha puesto en marcha su nuevo "blog" (<http://invipesca.blogspot.com>) para fomentar la colaboración investigadora en toda Iberoamérica. Esta Red, formada por 14 instituciones de 12 países, está coordinada por el Instituto Español de Oceanografía y cuenta con la participación del CSIC y de AZTI Tecnalia.

El "blog", que recogerá las principales noticias, eventos y convocatorias de interés para los investigadores, servirá para compartir experiencias e intercambiar información. Su principal novedad es la creación del Mapa Iberoamericano de Investigación Pesquera que permitirá consultar, de forma rápida y sencilla, la información de los distintos grupos de investigación pesquera de los países que integran la Red.

MÁSTER EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Y GESTIÓN PORTUARIA

La Escuela de Negocios de las Islas Canarias (ESIC) organiza el máster internacional en Administración Marítima y Gestión Portuaria, dirigido a graduados universitarios y a las personas que acrediten una experiencia laboral de más de tres años en el sector del transporte.

El máster que se cursa en la modalidad semipresencial y on-line podrá realizarse en un período de hasta dos años y a su término se expedirá un diploma acreditativo de haber superado estas enseñanzas.

El importe del curso asciende a 3.800 euros y los contenidos incluyen el estudio de más de un centenar de tratados y convenciones internacionales totalmente actualizados.

Más del 90% del transporte mundial se realiza a través del mar; de ahí la necesidad de capacitar a profesionales mediante conocimientos técnicos y habilidades directivas centradas en la esfera internacional del negocio marítimo y la gestión portuaria. Más información en ENIC. Plaza de la Candelaria, 1. 38003 Santa Cruz de Tenerife. En el teléfono 34 922 531830 o en la página www.enic.edu.es



Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 349

Dirección Provincial de Huelva



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Prevenir

y gestionar los riesgos laborales en tu negocio ahora

no te costará nada con

Prevención **10.es**



Si tienes un negocio y más de 10 empleados, entra en www.prevencion10.es o llama al **901 25 50 50** un nuevo servicio de asesoramiento público.

evalua-t[®]
evalua tu riesgo



Con la colaboración de las Comunidades Autónomas

Haz de la prevención tu gestión más rentable