

Mar



Nº 538
Junio 2014

Más control pesquero en el **MEDITERRÁNEO**

LAS DEMANDAS DE LA PESCA

Cofradías y Cepesca se
reunieron con García Tejerina

El barco "Juan de la Cosa"
**EN LA COSTERA DEL
BONITO**

IEO,
100 AÑOS

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

BAMIO

La gran escuela del Mar



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Más orden para el Mediterráneo

El Consejo General de Pesca del Mediterráneo acaba de adoptar un acuerdo importante encaminado a lograr en esas aguas una actividad más sostenible, suscrito por todos los países ribereños de ambas orillas, otros cuyas flotas operan en esas aguas y también por la Unión Europea. En virtud de este acuerdo, todas las partes se comprometen a llevar a cabo planes de pesca para mejorar la situación de los caladeros con los mayores problemas, así como la definición de áreas restringidas de pesca para la protección de los hábitats de pesca más importantes en zonas de puesta y cría, la aplicación del principio de precaución ante situaciones de duda sobre la situación de los recursos y, en definitiva una filosofía en línea con la que marca la Política Pesquera Común.

En el seno de la Unión Europea y, en el marco de los trabajos para el desarrollo de la Política Pesquera Común, el Mediterráneo era una de las asignaturas pendientes donde han sido más difíciles los acuerdos para el control de la actividad y, sobre todo, para su cumplimiento por todas las partes dado que hay una mayoría de países fuera de la UE. Frente al desarrollo de la PPC en las aguas de los caladeros del norte y los compromisos de los países afectados, no sucedió lo mismo en las aguas del sur donde, junto a los países socios, existen otros africanos y europeos fuera de la UE.

En los últimos años, con mucho esfuerzo, ante los diferentes intereses que tiene cada una de las partes, se han adoptado algunas medidas para la recuperación de especies en peligro como era el caso del atún rojo especialmente bajo la presión de la flota y del mercado japonés, y donde en este momento ya se ha logrado una gran mejora de los recursos. Sin embargo, no sucede lo mismo con otras pesquerías igualmente amenazarlas y donde cada país, fundamentalmente los que no son de la UE, siguen aplicando políticas de escaso compromiso que han convertido el Mediterráneo en uno de los espacios pesqueros con un mayor deterioro donde el 80% de los caladeros se hallan sobreexplotados.

Con una parte muy importante de la flota comunitaria operando en aguas exteriores, uno de los objetivos de la Política Pesquera Común y una demanda de los propios armadores comunitarios, era tratar de impulsar en esas zonas los principios y la filosofía que se exige a los pescadores comunitarios en sus propias aguas, una actividad sostenible y acabar con todo tipo de prácticas ilegales desde los artes, barcos o las zonas de capturas. Las últimas decisiones del Consejo General de Pesca del Mediterráneo constituyen un paso positivo que beneficiará a todos los países ribereños, así como a quienes utilizan esas aguas para desarrollar su actividad. ■



Buques españoles desaparecidos sin rastro

Autor: Manuel Rodríguez Aguilar

Editorial: Almena Ediciones, 240 páginas

Una de las tragedias más dolorosas que se producen en el mar son los accidentes con personas desaparecidas de las que nunca más se volvió a tener noticias sobre el paradero de sus cuerpos.

Por desgracia no se trata de una situación excepcional, sino un drama que entre la segunda parte del siglo XIX y el siglo XX habría afectado a más de 1.500 personas que se hallaban a bordo de embarcaciones españolas y que ha constituido el trabajo de investigación llevado a cabo por Manuel Rodríguez Aguilar, un marino de profesión que, en su día, abandonó su trabajo en los barcos mercantes para seguir en el sector, pero desde la función pública.

La obra de Rodríguez Aguilar constituye un repaso por los accidentes y siniestros que han tenido lugar en el espacio marítimo en los últimos 150 años, tanto en los barcos dedicados a la pesca como en los de la marina mercante y en los buques de la armada. Según los datos manejados por el autor, se puede decir que casi ninguna de las grandes compañías que han operado en la marina mercante ha estado ajena a uno de esos accidentes. El autor, a pesar de toda su experiencia en el análisis de este tipo de siniestros en el mar, no puede ocultar su sorpresa cuando se trata de accidentes de grandes embarcaciones, en algunos casos con más de 500 personas a bordo y de los cuales no ha quedado ni rastro. En líneas generales, señala el autor, cuando se produce un siniestro de estas características, se suelen buscar las causas inmediatas, posibles errores en

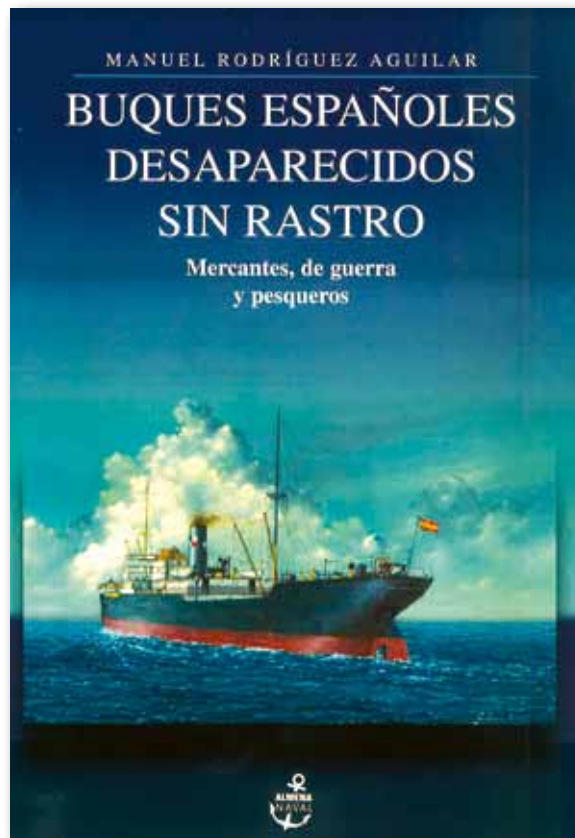
el diseño de los barcos, edad de las embarcaciones, averías, fatiga de las tripulaciones, causas meteorológicas extremas, transporte de mercancías peligrosas, etc., pero no se puede ir a más al haber desaparecido las personas que podrían aportar datos sobre el accidente, y al final quedan en el olvido como un asunto cerrado

Rodríguez Aguilar analiza la desaparición de casi 40 embarcaciones que, en su mayor parte, corres-

ponden a la marina mercante, dos a buques de guerra y cuatro a barcos pesqueros. Entre otros, por el impacto que tuvieron los mismos en la opinión pública, se podrían destacara casos como el vapor Castillo de Montjuich, desaparecido en los años sesenta del pasado siglo cuando realizaba un viaje con carga a Estados Unidos, el buque de guerra Reina Regente a finales del siglo XIX en aguas del Estrecho con más de 500 personas a bordo y el pesquero Montrove, a finales de los años ochenta frente a las costas de Mauritania del que inicialmente se sospechaba la posibilidad de un secuestro por el Frente Polisario, para entrar en la leyenda con in-

formaciones que le ubicaban traficando con armas en la costas africanas. La realidad es que, según la versión del autor, el barco se fue al fondo del mar con todos sus tripulantes a bordo.

Un trabajo de interés para estudiosos y curiosos de los accidentes en el mar. Obviamente, no da respuesta a todos los interrogantes que existen sobre cada siniestro, pero sí datos para hacerse una composición del lugar y las circunstancias de cada accidente. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortiqreira

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.

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

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

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Bizkaia). Tel. 94 473 90 00.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

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

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

Gijón (Asturias): Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Tels. 985 327 200 - 985 327 300.

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (Gipuzkoa). 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, 2. Tel. 881 909 800.

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

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. 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. 963 359 900.

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

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 568 300.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Estilo Estugraf Impresores, S.L. www.estugraf.es

Imprime: Estilo Estugraf Impresores, S.L.

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-14-002-8

NIPO Web: 273-14-001-2

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.

Descárgate la revista en tu smartphone



6

MAS CONTROLES PARA LA PESCA EN EL MEDITERRANEO

El Consejo General de la Pesca en el Mediterráneo se apunta a las políticas de control en la gestión de los caladeros



44

COSTERA DEL BONITO

El barco hospital Juan de la Cosa se suma un año más a los pescadores en la costera del bonito



34

EL IEO DE ANIVERSARIO

El Instituto Español de Oceanografía cumple un siglo al servicio de la investigación en el mar

- 6 Más controles a la pesca en el Mediterráneo
- 10 Las demandas de Cofradías y Cepesca a la Administración
- 14 La distribución de las cuotas de atún
- 18 Más acuerdos pesqueros
- 20 Congeladores una flota errante
- 26 Portal Pesca
- 30 La pesca a debate en la Petepa
- 34 El IEO, de aniversario
- 40 Acuicultura en Noruega
- 44 La costera del bonito
- 46 El Juan de la Cosa
- 48 Premio Emprendedores
- 50 La experiencia laboral de los mayores
- 54 S.Social, cotizaciones a las empresas
- 56 Informe OIT empleo
- 58 Autopista del mar en Vigo
- 62 Informe sector de los navieros
- 64 Barcos para Navantia
- 66 Cita del sector del amarre en Bilbao
- 67 Congreso Liga Naval
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:
www.seg-social.es
CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:
www.seg-social.es - icono **Revista MAR**

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



38ª sesión de la CGPM

Compromiso para RECUPERAR las pesquerías en el MEDITERRÁNEO

Los científicos llevan años clamando en el desierto de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), años dando la voz de alarma ante el sistemático declive de los stocks pesqueros y recomendando una reducción de la presión que se ejerce sobre ellos. Así que, más vale tarde que nunca, como dice el dicho: todo parece indicar que en su 38ª sesión, con prácticamente el 80% de las pesquerías mediterráneas sobreexplotadas, sus miembros “se han puesto las pilas” mostrando un firme compromiso en atajar esta situación. Un compromiso muy celebrado por la Comisión Europea. Por fin, en el Mediterráneo se empezará a hablar de “gestión pesquera”.

Se están pescando más peces de lo que su ciclo natural permite recuperar. Es una situación que afecta a todos los océanos y mares del planeta, en mayor o menor medida. Y en el Mediterráneo, uno de los mares más afectados por la sobrepesca, esta situación atañe a ocho de cada diez caladeros, afectando a especies de gran demanda comercial, como la merluza. De hecho, la propia UE llamó la atención sobre esta grave situación a partir de un documento de consulta de la Comisión Europea de mayo de 2013, destacando que en el Atlántico Nororiental y aguas adyacentes el número de poblaciones que se encuentran dentro de los límites biológicos de seguridad pasó del 29% en 2003, al 59% en 2013. En ese periodo la sobrepesca cayó desde el 94% hasta el 39%. Por el contrario, en el Mediterráneo y en el Mar Negro la situación sigue sin experimentar la más mínima mejoría, y con cifras que rondan el 80% de sus pesquerías con sobrepesca.

La propia UE hacía un llamamiento a que los “Estados miembros fueran más proacti-



Adolfo Ortigueira Gil

vos” y que se aplicara un enfoque más localizado para luchar contra la sobrepesca en el Mediterráneo. En el documento subyace la idea de que “es necesaria una acción eficaz y no hay tiempo que perder”.

Parece que la presión de la Unión Europea ha surtido efecto y ha contribuido a sacar de su letargo a la CGPM, ya que en su última reunión anual de trabajo, celebrada en Roma el pasado mes de mayo, este organismo dependiente de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, FAO, ha establecido unos ambiciosos obje-

En su pasada reunión anual, la CGPM acordó importantes medidas para la conservación de los depauperados recursos pesqueros en el Mediterráneo, con el 80% de sus pesquerías sobreexplotadas

Adolfo Ortigueira Gil



tivos para la conservación de los recursos pesqueros en ambos mares. Además, este acuerdo que se halla en la misma sintonía que la Política Pesquera Común (PPC) proporciona unas importantes herramientas en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

SOBRE EL PAPEL

Las Partes Contratantes han dado el primer paso necesario para cambiar la actual situación de declive y deterioro de los caladeros pesqueros en estas aguas: un compromiso en la aplicación de una serie de medidas. Y no es un avance baladí, ya que desde la fundación de este organismo, en 1949, “más de 60 años después -como destacó el director ejecutivo de Oceana en Europa, Xavier Pastor-, hay pesquerías sin gestionar (...). Hoy por fin podemos celebrar que la CGPM ha escuchado la señal de alarma y aplaudir su firmeza esperando que represente un cambio de rumbo para el Mare Nostrum”.

Entre las novedades más significativas, destacar la adopción de planes plurianuales para conseguir una gestión sostenible de los stocks. Y una gestión sostenible significa disponer de más peces en el mar, lo que equivale a pesquerías más rentables. Han sido muchas organizaciones y organismos, de muy distinto signo, los que han incidido una y otra vez en la rentabilidad económica de pescar bien. La propia UE destacaba cómo en el Atlántico noroccidental, y debido al incremento de los precios de mercado, el beneficio neto real de la pesca subió un 41% de 2010 a 2011, al pasarse de 324 millones de euros a 457 millones, y ello a pesar del incremento de los costes del combustible.

Otra de las novedades a reseñar es la definición de Áreas Restringidas a la Pesca para la protección de hábitats esenciales

Otra de las novedades a reseñar es la definición de Áreas Restringidas a la Pesca para la protección de hábitats esenciales

para los peces -lugares de puesta y de cría-, así como ecosistemas marinos vulnerables. También hay que destacar la adopción del principio de precaución a la hora de gestionar los stocks, incluso cuando no exista información. No se esperará a que se agoten para tomar medidas de control.

La comisaria europea de Pesca, María Damanaki, se dirigió a los asistentes a la sesión plenaria y destacó que “esta reforma convertirá a la CGPM en una organización más eficiente, más fiable y más moderna, una organización bien equipada y lista para restaurar la salud de los recursos marinos y para asumir un papel de liderazgo en la gestión internacional de la pesca”. Finalizó su intervención reseñando

que “la UE ha contribuido en gran medida en esta labor [para alcanzar el nuevo acuerdo]... y estamos plenamente comprometidos en implementar esta reforma en conjunto con nuestro socios tan pronto como sea posible. Estoy segura de que este acuerdo será indispensable para el futuro de la pesca y de los pescadores del Mediterráneo y Mar Negro”.

Oceana, que participó como observadora en todo este proceso, celebró el acuerdo alcanzado para terminar con la sobrepesca en el Mediterráneo como un “avance histórico”.

Ahora queda la parte más importante, que no es otra que la aplicación de estas decisiones. Sin embargo, todo hace pensar en que no quedará en papel mojado, ya que han pasado los tiempos en que la reducción de las capturas se criticaba sin más, sin echar la vista un poco más allá y valorar que la recuperación de unos depauperados caladeros es fundamental para que el sector pesquero tenga futuro.

ALERTA DE FAO

La reunión de la CGPM viene a coincidir, poco más o menos en el tiempo, con un informe de la propia FAO señalando que, a nivel mundial, las capturas de pescado al-



La nueva aplicación de la PPC podría fomentar el mercado negro de inmaduros, según un informe elaborado por el IEO a petición del Parlamento Europeo

canzaron los 80 millones de toneladas durante los últimos dos años y que el 90% de las pesquerías se hallan sobreexplotadas o completamente sobreexplotadas. De los caladeros evaluados, el 61,3% se halla completamente explotado y en el 28,8% se está pescando a un nivel insostenible, en términos biológicos. Esta situación, además, viene marcada por una tendencia preocupante, ya que si este porcentaje se sitúa ahora en el 90%, en 2012 era del 87%, y dos años antes representaba el 85%. A día de hoy, apenas llega al 10% el número de stocks pesqueros explotados por debajo de su capacidad,

El informe bianual sobre la situación de los caladeros de esta organización de Naciones Unidas alerta del “constante declive” de los stocks pesqueros y cómo la sobrepesca está afectando a la productividad de esta actividad. Recuperar los stocks sobreexplotados, como destaca la organización Oceana, podría suponer un incremento de la producción en 16,5 millones de toneladas y la rentabilidad en 32.000 millones de dólares, según el citado informe. Por ello, señala a modo de conclusión: “recuperar las pesquerías debe-



Marta Ramoneda

ría de ser una prioridad mundial para salvar los océanos y asegurar el modo de vida actual y el futuro de las localidades costeras”.

DESCARTES Y MERCADO NEGRO

Ligado a las medidas para mejorar las distintas pesquerías del Mediterráneo, el Instituto Español de Oceanografía remitió el pasado mes un estudio al Parlamento Europeo, realizado a petición de éste, en el que advierte de que la “aplicación de la nueva Política Pesquera Común, en cuanto a la obligación de desembarcar todas las capturas, podría fomentar el mercado negro de ejemplares por debajo de la talla legal”. El informe presentado por el IEO a la UE estima que “el 70% de los aspectos analizados, en cuanto a la política de descartes, se valoraron como negativos”.

Para cumplir con el encargo del Parlamento Europeo, el IEO estudió el estado actual de las distintas pesquerías, sus niveles de descartes y las consecuencias de la nueva aplicación de la PPC en cuanto al desembarco de todas las capturas. Según este trabajo, los descartes en el Mediterráneo se estiman en un 18% del total de las captu-

ras. De las 300 especies capturadas, sólo se comercializa el 10% de manera consistente; el 30%, dependiendo de los tamaños y de las demandas del mercado; mientras que el 60% de las especies son siempre desechadas. El nivel de los descartes es, por lo tanto, muy alto, y una de las “debilidades estructurales de la PPC”. Pero ante las medidas propuestas, los científicos del IEO alertan de que éstas podrían no sólo ser ineficaces, sino que probablemente agravarían los problemas de la pesca de inmaduros.

José María Bellido, director del CO de Murcia, destaca que en este mar “sólo el atún rojo está gestionado por límites de cuota, por lo que los descartes no se pueden computar a dicha cuota y, por tanto, no existe incentivo para evitar su pesca, lo que es especialmente grave en el caso de individuos inmaduros por debajo de la talla comercial”. Este investigador añade que “la obligación de llevar a puerto estos ejemplares que ahora se descartan, y que al aplicar la nueva ley se transformarían en harina de pescado, incluso podría llegar a ser comercialmente atractiva”, y puntualiza: “la medida facilita el mercado negro de inmaduros ya que será habitual y normal transportar estos ejemplares en las bodegas, lo que dificultaría la persecución de esta práctica”.

Los mismos investigadores que han realizado este estudio serán los encargados de desarrollar en España el proyecto europeo Landmed, que estudiará los descartes y capturas no deseadas en pesquerías pelágicas del Mediterráneo y servirá para prestar asesoramiento en aspectos relevantes de acuerdo a lo establecido en la PPC. Resulta de gran importancia, ante las actuaciones respecto a los descartes que entrarán en vigor en 2015, “evaluar los impactos de la aplicación de estas disposiciones y explorar una amplia gama de casos en los que se puede aplicar la exención”. ■

Raúl Gutiérrez

NOTA: La CGPM es la encargada de la gestión de todos los recursos marinos vivos del Mediterráneo y el Mar Negro. Se creó en 1949 y entró en vigor en 1952, agrupando a 24 miembros: Albania, Argelia, Bulgaria, Chipre, Croacia, Egipto, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Israel, Italia, Japón, Líbano, Libia, Malta, Marruecos, Mónaco, Montenegro, República Árabe Siria, Rumania, Túnez, Turquía y la Unión Europea. En el Mar Negro, Rusia, Georgia y Ucrania son observadores y participan regularmente en los trabajos de la organización.

Reunión de García Tejerina con la Pesca

PETICIONES del SECTOR pesquero

La nueva ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se reunió a las pocas fechas de su toma de posesión como titular del departamento con los representantes de las organizaciones más representativas de la pesca, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y de la Confederación Española de Pesca, Cepesca, con el objetivo de conocer la realidad del sector. En ambos casos, los representantes de las organizaciones de la pesca expusieron los aspectos más importantes que hoy preocupan al sector y la ministra se comprometió a dedicar una especial atención a los problemas en base a una permanente política de diálogo. Desde Cepesca, sin dejar a un lado los problemas globales del sector, se hizo especial hincapié en la problemática de los barcos que faenan en aguas exteriores, fundamentalmente en terceros países o en caladeros internacionales y desde las Cofradías abordando fundamentalmente la problemática de la pesca de bajura.

El sector de la pesca, aunque en los últimos años ha seguido perdiendo activos con menos de 40.000 tripulantes en casi 10.000 embarcaciones consecuencia de las dificultades para la búsqueda de nuevos caladeros, recortes de cuotas, menos barcos y embarcaciones más modernas, se mantiene como una actividad económica clave en toda la costa donde genera cerca de 200.000 empleo, tanto en la pesca como en las industrias afines.



Adolfo Ortigueira

Los representantes de Cepesca, su presidente Amador Suárez, junto con los dos vicepresidentes Pedro Maza y Juan Manuel Liria y el secretario general de la organización Javier Garat, aprovecharon este primer encuentro con la ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente Isabel García Tejerina, para exponer la realidad económica del sector, su peso en la creación de empleo directo e indirecto en zonas costeras y su importancia a la hora de proveer una oferta de pescados en abundancia y de calidad para el mercado con el desarrollo de sus capturas en aguas nacionales, comunitarias o en el exterior.

Para los responsables de Cepesca, esta importancia hace que la pesca sea considerada como una actividad clave para España que debe ser puesta en valor en las instancias comunitarias donde se deciden aspectos básicos sobre la misma. Desde este planteamiento, el sector reclamó a la ministra su apoyo para que, en el relevo próximo de la comisaría de Pesca, haya un candidato no ajeno y contrario al sector, como ha sucedido en los últimos años y que se apueste por alguien



que defienda un equilibrio entre los aspectos económicos con los medioambientales y los sociales simplemente actuando con sentido común.

Entre los aspectos generales que hoy preocupan al sector y que tienen el centro de las negociaciones en Bruselas, Cepesca apuesta por la aplicación de una política de gestión basada en derechos individuales y la necesidad de avanzar en el diseño de los planes de descartes para que la flota española no se vea gravemente perjudicada.

En relación con la flota española que opera en el caladero nacional, para la organización es importante que se sigan mejorando los planes de gestión actualmente en marcha y, la necesidad de una renegociación del acuerdo con Portugal por el que se garantice que la flota de ese país va a faenar en condiciones de igualdad con la española y no en competencia desleal. En relación con la pesquería de la sardina, Cepesca pidió a la ministra que se pongan en valor todos los esfuerzos llevados a cabo por España para el mantenimiento del stock y la necesidad de que se tenga en cuenta todo ese esfuerzo a la hora de una

Las demandas de Cepesca:

-Beneficios fiscales y laborales en el segundo registro

-Mejora de los acuerdos de asociación

-Derechos individuales en la gestión de la pesca

-Ayudas para el desguace

-Mantenimiento del IVA en el 10%

distribución de las posibilidades de capturas. En relación con la pesca en el Mediterráneo, se considera la necesidad de revisar el Reglamento de Medidas Técnicas y de Control.

Aunque no con carácter general, desde Cepesca se demanda la implantación de ayudas para el desguace de algunas unidades de la llamada flota de los 300, que en la actualidad no pasa del centenar de unidades, para adaptar la misma a las posibilidades de capturas.

Un punto importante para Cepesca es la necesidad de que el Gobierno dé contenido al Segundo Registro creado recientemente por la Administración con la implantación de las medidas de apoyo fiscales y laborales que ya están autorizadas por la Unión Europea para los barcos españoles que operan en aguas extracomunitarias. En 2008, Bruselas dio luz verde a los países miembros para la concesión de una serie de bonificaciones fiscales en el impuesto de Sociedades y en el IRPF, así como con bonificaciones en las cotizaciones a la seguridad Social.

Para una parte muy considerable de la flota española integrada en Cepesca es importante que Bruselas potencie la política de los Acuerdos de Asociación Pesquera para países como España. En esta línea, se recordó a la ministra la mala situación en que ha quedado la flota cefalopodera en el acuerdo con Mauritania al quedar excluida y la necesidad de la incorporación de la misma en la nuevas negociaciones. Preocupa la lenta tramitación que está afectando al acuerdo con Marruecos para que se produzca cuanto antes el regreso de la flota a esas aguas y la necesidad de mejorar determinadas condiciones técnicas en el mismo marco de la Comisión Mixta. Cepesca reclama igualmente un impulso a las negociaciones de los acuerdos con Guinea Bissau, Cabo Verde, Tanzania o Kenia y para que la cláusula de exclusividad vaya en los protocolos y no en los acuerdos.

Entre otras cuestiones, desde Cepesca se indicó a la ministra la importancia de tener abierto el mercado ruso, no subir el IVA para la pesca, actualmente en el 10% y mantener en su actual estructura el Instituto Social de la Marina. ■

V.M.

PETICIONES de la BAJURA

Tras el encuentro con la pesca de altura, el pasado 20 de mayo, la ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, se reunió con el presidente y el secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Genaro Amigo y José Manuel González para conocer de primera mano algunas de las cuestiones que afectan a la pesca artesanal como consecuencia de la aplicación de la Reforma Política Pesquera Común (PPC), en la que las cofradías se han involucrado desde el principio pero, como señaló Amigo a la nueva ministra, *la comisaria nos escuchó mucho pero no nos hizo ningún caso*.

Entre las peticiones de las cofradías "a las que no se hizo caso" está la modificación de la definición de la flota artesanal, que tiene en cuenta únicamente la eslora de la embarcación. Para las cofradías esta definición crea gran desigualdad en los puertos, ya que reparte ayudas dependiendo de una clasificación que establece como pesca industrial a barcos de 15 metros de eslora y como pesca artesanal a barcos con 11 metros de eslora que cuentan con el mismo número de tripulantes, faenan en el mismo caladero, aplican los mismos planes de regulación y venden las capturas en la misma lonja.

Durante las dos horas que duró el encuentro, el presidente de los pescadores también expuso el problema que supone el cumplimiento de algunos aspectos del reglamento de control como la obligatoriedad de comunicar con dos horas de antelación la llegada a puerto y las capturas a bordo. Esta comunicación telemática de las capturas a través del diario electrónico de a bordo (DEA) dos horas antes es un quebradero de cabeza para muchos barcos que pescan a menos de una hora de distancia de su puerto base.



Demandas de la bajura:

-Modificaciones en el reglamento de control

-Prohibición progresiva de los descartes

-Definición de la pesca de bajura

-Incremento de la cuota de caballa y jurel

-Problemas en el etiquetado

Los representantes de las cofradías no pasaron por alto otros temas como paradas biológicas, desguaces, seguridad marítima o proyectos de comercialización para los que Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca articula ayudas, pero resaltaron la escasez de cuota para ciertas especies, *cuando el recurso, como el caso de la caballa o el jurel, se encuentra en un estado óptimo*. Pidieron, que desde la administración se busque incrementar la cuota de jurel, única especie para la que se redujo el año pasado la cuota en un 26% teniendo datos de su abundancia.

La ministra, Isabel García Tejerina, se comprometió a llevar la petición de la bajura a Bruselas para incrementar la cuota española de caballa y jurel.

Desde la Federación Nacional también se planteó la importancia que para las cofradías tiene el proyecto del Real Decreto de primera venta, especialmente en lo relativo al papel que tienen las lonjas como piedra angular sobre la que se asientan estas organizaciones. Se puso sobre la mesa el beneficio que supone para pescadores y consumidores los acuerdos alcanzados entre grandes superficies y cofradías para establecer un sistema de comprar pescado en las lonjas.

A pesar de la cordialidad del encuentro, la siguiente semana los medios de comunicación recogían la aprobación de una proposición no de ley, a propuesta del Partido Popular y apoyada por el Partido Socialista, en la Comisión de Agricultura del Congreso, relativa a la primera venta de productos pesqueros por la que se equipara la normativa española a la comunitaria retirando la exclusividad que hasta ahora tienen las lonjas para la subasta de pescado. Para apoyar la norma, el representante popular en la comisión, Jesús Caicedo, argumentó que *la venta en lonja no facilita en ocasiones la obtención del mejor precio para el producto* proponiendo para ello abrir la primera venta a los mercados y mercados centrales. ■

J.M.S.



La ministra Isabel García Tejerina con los responsables de las cofradías

Genaro Amigo transmitió la preocupación de los pescadores para cumplir con el reglamento al 100%. Pidió sensibilidad ante este tipo de requisitos que en muchos países de la Unión Europea tampoco se cumplen, recalcó.

Otro ámbito de la PPC sobre el que se habló durante el encuentro fue la eliminación paulatina de las capturas no deseadas que entrará en vigor en 2015. La prohibición de los descartes, uno de los mayores retos de la reforma de la PPC, preocupa al sector y, de forma particular, a la flota que faena en aguas de Gran Sol. La aplicación de la norma, que pretende el “descarte cero”, impedirá inicialmente arrojar el mar más que una media del 7% del pescado que se capture de forma accidental.

La flota artesanal mediterránea mantiene su cuota para pesca incidental

CORTA campaña del ATÚN ROJO

La abundancia de capturas ha acortado la campaña del atún rojo de cerqueros y almadrabas. Esta circunstancia da argumentos a Pesca que apoyen su petición de incremento de capturas a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT, siglas en inglés) para la próxima campaña al no haber conseguido aumentar las 2.504 toneladas para la presente, en la que la flota artesanal del Mediterráneo vuelve a contar con cuarenta toneladas de atún rojo como compensación por sus derechos históricos de captura fortuita. El sorteo entre las embarcaciones ha sido organizado desde la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.



Las capturas de atún rojo aprobadas por ICCAT para 2014 durante la reunión el pasado noviembre en Ciudad del Cabo no se incrementaron, a pesar de que los informes científicos no eran negativos y de que una mayoría de países estaban de acuerdo en aumentarlas, al menos para las flotas artesanales. Tras la reunión, el volumen de capturas se mantuvo en 13.500 toneladas. De esta cantidad, el sector pesquero de nuestro país ha contado con 2.504 que se han capturado en un tiempo récord debido a la abundancia de cardumen.

Una circunstancia que ha obligado a los responsables de las cuatro almadrabas andaluzas a liberar miles de ejemplares atrapados en los laberintos de redes, para no rebasar el tope de capturas asignado. La cantidad de ejemplares también la han notado los barcos que capturan atún rojo del Atlántico oriental y del Mediterráneo, poniendo de manifiesto que sus argumentos no estaban muy equivo-

cados ya que la práctica totalidad de la flota autorizada estaba de vuelta en sus puertos base en tiempo récord. Así, la flota cerquera industrial—grupo Balfegó—que pesca conjuntamente con buques y cuota de Francia encontró tal volumen de cardumen en aguas de Baleares que tardó poco más de 24 horas en agotar las 2.300 toneladas de cuota para esta campaña. Para los pescadores, no se había visto tanto pescado desde hace muchas campañas. Sirva para comparar que los seis barcos cerqueros industriales que pescan conjuntamente el cupo de Francia y la cuota que gestiona Balfegó han capturado en un día de pesca lo que en la campaña de 2011 les llevó tres semanas.

DISTRIBUCIÓN POR FLOTAS

La cuota que nuestro país ha recibido para el sector es como la de la pasada campaña de 2.504 toneladas, que ha quedado repartida



de la siguiente manera: la flota cerquera del Mediterráneo lidera el reparto con el 28,35%, seguida por las cuatro almadrabas gaditanas —Barbate, Conil, Tarifa y Zahara— con 27,21%, flota de cebo vivo del Cantábrico, caladero cantábrico noroeste con 21,75%, las flotas palangreras y línea de mano (13,83%), la flota de cañas y líneas de mano del Estrecho (6,3%).

En esta campaña, como en la anterior, el 2,53% restante de la cuota no reservada al Fondo de Maniobra se ha asignado para las flotas artesanales que capturan este túnido de forma fortuita. En este apartado, los buques cañeros autorizados a pescar en aguas de Canarias disponen del 1,21% de cuota, los barcos curricaneros autorizados a pescar bonito del norte en el Cantábrico tienen el 0,93%, las embarcaciones artesanales del Estrecho cuentan con el 0,28% y el 0,11% es para las embarcaciones de las listas 6 y 7.

Los informes científicos reconocerán la recuperación del atún rojo. **(Carlos Domínguez)**

En 2014, como ya ocurriera en la campaña anterior, el incremento de 93 toneladas con respecto a 2012 se destina a Fondo de Maniobra. Alrededor de 14 toneladas (15%) ha quedado para cubrir posibles sobrepasamientos y las 79 toneladas restantes se han repartido para cuatro flotas: los buques cañeros autorizados a pescar en aguas de Canarias cuentan con 29 toneladas, que se añaden a la cantidad con que ya contaban. Las embarcaciones artesanales del Estrecho obtienen 6,75 toneladas que se suman a las que ya contaban. De la misma forma, las embarcaciones de la lista 6 y 7 que añaden 2,75 toneladas a su cuota no reservada al Fondo de Maniobra.

Este reparto, para el secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, *tiene como objetivo compensar a barcos que han estado sometidos durante años a la obligación de no desembarcar ni un solo atún, generando beneficios sociales y económicos en numerosas cofradías del Mediterráneo.*

Ahora, si los datos científicos avalan lo que cuentan los pescadores constatado por la brevedad de la campaña, es posible que desde el organismo internacional reconozcan la recuperación del atún rojo fijando un nivel de capturas superior en todo el Mediterráneo sin que altere el equilibrio ecológico. Pero para ello habrá que esperar a la decisión que se tome en la reunión del ICCAT en Italia en noviembre.

La flota curricanera del Cantábrico ha puesto a la venta su cuota, como en campañas anteriores, con la esperanza de que ICCAT aumente las capturas, lo que permitiría a estos barcos dedicarse específicamente a esta pesquería de forma rentable. Si la pasada campaña fue la almadra de Barbate, participada por el grupo Fuentes, la que adquirió el 21,75% con que cuenta esta flota, los compradores esta campaña han sido el grupo Balfegó y la Organización de Productores de Almadra (OPP51) que agrupa las de Conil, Tarifa y Zahara.

Desde enero de este año, Pesca ha establecido normas sobre la cesión de cuotas de sus posibilidades de pesca asignadas para barcos y almadrabas tanto de forma temporal como definitiva. Ahora, los barcos y almadra-

bas que no pesquen activamente dos campañas consecutivas o tres alternas en un lustro contando desde el uno de enero serán dados de baja en el censo específico redistribuyendo su cuota a los buques o almadrabas de su mismo grupo en proporción a sus cuotas.

PESCA INCIDENTAL

El pasado 3 de junio la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores llevó a cabo el sorteo de 400 etiquetas de atún rojo entre las 676 embarcaciones de artes menores de la flota artesanal del Mediterráneo que lo habían solicitado a través de sus cofradías. De esta forma, esta flota—como ya ocurriera la campaña pasada— ve reconocidos sus derechos históricos de captura fortuita de atún rojo, aunque finalmente, en la última reunión ICCAT en Ciudad del Cabo en noviembre de 2013 mantuvo en 13.500 toneladas el tope de capturas a pesar de las expectativas generadas por los informes científicos que apuntaban una mejoría de esta especie de alto valor comercial.

El sistema utilizado en el sorteo, en el que estuvieron presentes representantes de Pesca y de Cepesca, se asienta en el reparto de las 40 toneladas en 400 etiquetas. que corresponden a 100 kilogramos cada una. De esta forma, la posibilidad de pesca termina para esta flota cuando o bien cada uno de los 400 seleccionados en el sorteo capture un atún de 100 kilos o cuando se alcancen las 40 toneladas, dado que los ejemplares capturados pueden ser inferiores o superiores a este peso.

El sorteo se llevó a cabo adjudicando a los barcos de cada una de las comunidades autónomas mediterráneas (Andalucía, Baleares, Cataluña, Murcia y Valencia) un número de etiquetas en relación porcentual con el número de solicitudes. Para la presente campaña se han presentado 689 solicitudes de un total de 1.494 embarcaciones artesanales que componen el censo

de flota de estas comunidades. Un total de 13 barcos fueron excluidos al no cumplir los requisitos. De las 676 restantes, la Comunidad Valenciana lideró las peticiones con 220 solicitudes, seguida por Andalucía (210), Murcia (107), Cataluña (105), y Baleares (34).

Así, en el caso de Cataluña, que cuenta con un censo de flota artesanal de 367, han solicitado asignación únicamente 105 embarcaciones. Éstas suponen el 15,5% de las 676 peticiones. De esta forma, Cataluña ha obtenido el 15,5% de las 40 toneladas. Estas 6,2 toneladas son 62 etiquetas que fueron sorteadas entre las 105 embarcaciones que solicitaron asignación.

La presente cifra de solicitudes de esta federación contrasta con la cifra de peticiones de la pasada campaña que ascendió a 258. Aunque esta campaña ha sido menos problemática al haber canalizado todas las cofradías de pescadores agrupadas en la federación catalana sus solicitudes a través de la FNCP a diferencia de lo ocurrido la campaña pasada en la que muchas cofradías enviaron sus solicitudes a Pesca del gobierno autonómico. ■



Abundantes capturas, escasa cuota



Pasado el 15 de junio las almadrabas de atún rojo de Cádiz daban por terminada la temporada tras llegar a su cuota de capturas. Esta campaña ha sido de las más cortas que se recuerdan debido a la abundancia de atunes. Los responsables de la gestión de estos artes milenarios –Diego Crespo de la OPP-51 y Pedro Muñoz– aseguran que por cada ejemplar cogido se han tenido que soltar nueve o diez.

La cuota para esta campaña ha sido de 657 toneladas a repartir entre las cuatro (164,25 Tns.). Pero para esta campaña las almadrabas gestionadas por la OPP-51 –Conil, Tarifa y Zahara–, han conseguido hacerse por primera vez con las 459 toneladas que corresponden a la cuota vasca subastada a finales de abril en la cofradía de pescad-

res de Hondarribia (Guipúzcoa). En esta ocasión Diego Crespo y los barcos cerqueros de Balfegó se han repartido la cuota aumentando cada parte su cuota en 229,5 toneladas.

Si la campaña pasada la cesión de Pesca de las 93 toneladas del Fondo de Maniobra a las flotas artesanales causó el enfado de los gestores de las almadrabas, en la presente han sido éstas las beneficiadas con el fondo a repartir entre las cuatro. También hay que sumar otras 130 toneladas compradas en distintas negociaciones con otras flotas.

Así, la OPP-51 ha contado con algo más de 920 toneladas para las tres almadrabas que gestiona. Una cifra que, según Crespo, *permite acercarse al umbral de la rentabilidad empresarial*. Lo

que permitirá mantener cerca de trescientos puestos de trabajos en unas localidades costeras con alta dependencia de esta pesquería.

Por segundo año consecutivo, las almadrabas no han contado con el Observatorio Científico, dependiente del Instituto Español de Oceanografía, que empleaba a los pescadores una vez completada la cuota de pesca de los atunes rojos para llevar a cabo distintos estudios sobre estado y conservación de las comunidades de atún, migración, ciclo reproductivo, etc.

Estos trabajos han beneficiado a las almadrabas tanto por alargar el tiempo en activo de los pescadores como para avalar ante la IC-CAT la recuperación de la especie con datos científicos.

J.M.S.

Nuevas POSIBILIDADES de pesca en el EXTERIOR

Retrasada por razones burocráticas de Rabat la entrada en vigor del nuevo acuerdo con Marruecos, a nivel español y comunitario han proseguido en los últimos tiempos los trabajos para seguir aumentando las posibilidades de pesca en países africanos. Estos acuerdos siguen constituyendo actualmente la principal salida para las flotas españolas, tanto en la bajura, como para la altura con incidencia directa muy especialmente en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Canarias, a las que se suma la actividad de barcos gallegos con base en puertos de esas zonas.

Uno de las noticias positivas para el sector de la pesca en materia de posibilidades de pesca fue la firma entre la Comisión y las autoridades senegalesas de un acuerdo con una duración de cinco años y que va a permitir el regreso a esas aguas de una flota que había salido de las mismas desde la suspensión del acuerdo anterior en 2006.

El acuerdo supone para la Unión Europea el desembolso de 1,7 millones de euros anuales con cargo a los fondos comunitarios. De esa cifra, 750.000 euros serán para desarrollar proyectos de cooperación para mejorar la situación del sector de la pesca. Senegal obtendrá además unos ingresos de un millón de euros anuales como canon que deben abonar los empresarios que accedan a la pesca en esas aguas. Bruselas se ha comprometido finalmente a destinar a ese país recursos del Fondo Europeo de Desarrollo para proyectos de cooperación en materia de pesca.

A diferencia de lo sucedido en el acuerdo suscrito hace dos años con Mauritania, en el caso de Senegal, las negociaciones para la firma del mismo han contado en todo momento con la participación de la Administración española a través de la Secretaría General de

Pesca. España se felicita de este acuerdo y, a su vez, ha felicitado a los responsables de la Comisión Europea por haber llevado a cabo unas negociaciones de forma coordinada con los países miembros y con los representantes del sector de cara a lograr unos resultados que fueron los solicitados por los armadores. Consecuencia de las gestiones llevadas a cabo por la Administración española la Comisión Europea ha aceptado incluir una cláusula de aplicación provisional para que el acuerdo se aplicara automáticamente tras su aprobación por el Consejo de la UE sin esperar a su ratificación por el Parlamento Europeo.

En base a este nuevo acuerdo, España dispondrá de un total de 16 licencias para la flota atunera congeladora. El acuerdo incluye igualmente posibilidades de pesca para un total de otros siete atuneros cañeros con base en el puerto de Bermeo que tiene el puerto de Dakar como base para sus operaciones en el Atlántico y que operan en aguas de Senegal vía acuerdos privados en unas condiciones



económicas menos ventajosas que las obtenidas con este nuevo acuerdo.

Para el conjunto de la Unión Europea, las flotas comunitarias se garantizan un volumen de capturas de 14.000 toneladas, mientras la flota cañera se compromete a seguir desembarcando parte de sus capturas hechas en aguas de Senegal en el puerto de Dakar.

En este nuevo compromiso se incluye una categoría de pesca experimental dirigida a la merluza negra, lo que permitirá a dos barcos españoles de la flota arrastrera gallega dirigida al cefalópodo, operar en aguas de Senegal capturando la especie objetivo de la misma, pero con posibilidades de capturas accesorias del 7% en crustáceos, otro 7% de cefalópodos y un 15% de otras especies demersales. Este tipo de pesca se podrá revisar al alza pasado un año de la aplicación del Protocolo, una vez se haya analizado la situación en el marco del Comité Científico que se contempla en el mismo acuerdo.

El acuerdo contempla la existencia de unos mayores controles para las flotas comunitarias al establecerse un sistema de comunicaciones de capturas en tiempo real entre los centros de seguimiento de los países miembros y el centro de control de Senegal. La flota comunitaria colaborará igualmente con las autoridades de ese país denunciando actividades sospechosas de barcos que operen en las mismas aguas, facilitando así las tareas de control de

Acuerdo con Senegal y negociaciones para mejorar el de Mauritania.

las autoridades de ese país, muy limitadas por la falta de medios.

MAURITANIA A LA ESPERA

Por otra parte, España trata de impulsar la negociación de un nuevo protocolo con las autoridades mauritanas y lograr una mejora de las condiciones de acceso y posibilidades de las flotas comunitarias en esas aguas tras la existencia hoy de un acuerdo negociado por su cuenta desde la Comisión y que ha sido un auténtico fracaso. En esta línea, la ministra de Agricultura, Isabel García Tejerina se entrevistó en Madrid con el ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación de ese país, Ahmed Ould Teguedi.

El protocolo actual fue suscrito en junio de 2012 por la Comisión con la oposición de todo el sector de la pesca y por una parte importante de los países miembros y aprobado en diciembre de ese mismo año por el Consejo de la Unión Europea. Dadas las condiciones del mismo, el acuerdo no se aplicó hasta mediados de 2013 y, en todo momento solamente con una utilización que nunca llegó al 45% al limitar las actividades de los barcos marisqueros o merluceros, pero con la exclusión de los cefalopoderos por considerar las autoridades de ese país que los recursos estaban limitados y que los mismos sólo eran suficientes para las necesidades de capturas de sus propias flotas. Para la ministra, a la vista de las investigaciones científicas sobre las posibilidades de pesca, se debería valorar el regreso a esas aguas de los barcos españoles, en principio, en el marco de campañas experimentales.

En relación con ese país, Agricultura apoya el proyecto MACAPEL (Mauritania, Canarias y Pelágicas) por el que se contempla el desarrollo de infraestructuras portuarias en Nouadhibou, iniciativa condicionada a reducir el porcentaje de los desembarques obligatorios en ese país según el acuerdo de pesca. Se trata de un proyecto nacido a iniciativa del puerto de La Luz en Las Palmas que debe facilitar la adaptación de los puertos canarios a la nueva situación. MACAPEL tiene como objetivo desarrollar la capacidad del puerto de Nouadhibou para almacenar y transformar productos de la pesca de especies pelágicas, iniciativa condicionada al desembarque en el puerto de La Luz de 100.000 toneladas anuales, durante un periodo de diez años. ■

V.M.



CONGELADORES, una flota errante

Casi dos terceras partes de todas las capturas que se desembarcan en los puertos españoles proceden de barcos que operan en caladeros exteriores, tanto si se trata de aguas internacionales reguladas por algún tipo de organización, como en aguas pertenecientes a terceros países. En unos casos, por la vía de los acuerdos suscritos por la Unión Europea y en otros, a través de sociedades o empresas mixtas constituidas para mantener la actividad.

Se trata de una flota que llegó a estar compuesta por casi medio millar de unidades, pero que en las últimas cuatro décadas, desde que en los inicios de los setenta se inició un proceso de extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas y que culminó con una generalización de esta política desde 1976, ha quedado diezmada.

Es una historia dura que refleja la grave situación de dependencia de una gran flota congeladora como la española, sin los caladeros necesarios para disponer de actividad para esos barcos y que, en este casi medio siglo han tenido que ir de caladero en caladero, con apaño sobre apaño, concesión tras concesión; una flota errante frente a las exigencias de cada país buscando simplemente seguir faenando en la legalidad y, con ello, proceder al abastecimiento de pescado congelado al mercado español. Hoy, según los datos manejados por Cepesca, frente a la flota total de 9.871 barcos que capturan en su conjunto unas 952.000 toneladas, para el caladero nacional están censados 9.510 barcos con unas capturas de 394.000 toneladas. De esa cifra, 7.602 barcos corresponden a artes menores con capturas por un volumen de 150.000 toneladas, mientras 136 barcos se hallan faenando en aguas comunitarias no españolas con 32.000 toneladas de capturas y, finalmente, otros 225 barcos que faenan en aguas exteriores a la Unión Europea bajo diferentes procedimientos.



La actividad de las flotas congeladoras en el exterior en el último medio siglo ha estado marcada por la existencia de un elevado número de embarcaciones y una población gran consumidora de pescado que, de otra forma, dependería especialmente de las importaciones. Desde el ingreso de España en la Unión Europea, corresponde a Bruselas la búsqueda y negociación de todos los acuerdos de pesca, política en la que las autoridades españolas eran unas grandes conocedoras de esos procedimientos.

Desde la ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas los barcos tuvieron que ir buscando nuevos caladeros

El desembarco de los primeros peces congelados en la península procedentes de este tipo de flotas se produjo en Vigo allá por 1961 cuando un barco congelador de la empresa Pescanova regresó a puerto tras el desarrollo de una campaña en aguas de África del Sur en lo que sería como el inicio en la constitución de una importante flota que se consolidaría con la aplicación de la Ley de Renovación de la Flota Pesquera. Tras la actividad en aguas africanas, los barcos congeladores españoles ampliaron su radio de acción a otras aguas como las de Groenlandia para la captura del camarón, para la pota en Canadá o para el calamar en Bostón. Eran otros tiempos con unos caladeros que hoy prácticamente han desaparecido para las flotas españolas.

La actividad de la flota congeladora española en los años sesenta estuvo marcada por la permanente apertura de nuevos caladeros en un momento cuando no existían problemas para acceder a las aguas de hasta las doce millas de un país, así como para operar con libertad en los caladeros internacionales. Esta situación de bonanza y de disponer de todas las facilidades para pescar en aguas exteriores, se comenzó a quebrar allá por 1976 cuando el gobierno peruano optó por la ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas. La iniciativa de los peruanos para apropiarse de unas aguas que hasta entonces habían estado libres, fue seguida automáticamente por otros países como Estados Unidos dando lugar a lo que se bautizó como la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y se puede decir que la medida fue aplicada prácticamente por todos los países con aguas ricas en pesca en esas distancias de la costa y que en aquel momento estaban siendo utilizadas por flotas ajenas de otras latitudes.

A la vista de la nueva situación, desde la Administración española se pusieron en marcha medidas encaminadas a lograr la continuidad de la actividad por parte de aquellas flotas que estaban utilizando todas las posibilidades, con las exigencias que pusieran sobre la mesa los gobiernos



de esos países. En esta línea, se aplicaron apoyos para la constitución de empresas conjuntas con terceros países, créditos a la exportación o reducción de aranceles para los productos de la pesca capturados por ese tipo de barcos. El resultado de toda esa política fue el mantenimiento, a duras penas, de la flota congeladora en el número de unidades, pero con unas embarcaciones, en una parte ya muy importante, bajo banderas de terceros países. Según estimaciones del sector, los efectos de aquellas medidas se concretaron en la exportación a terceros países del 22% de toda la flota congeladora, especialmente a países como Argentina, Sudáfrica, Chile o Mozambique. Pero, ahí tampoco acabaron los problemas para las flotas congeladoras.

El nuevo escenario, barcos exportados con ayudas, empresas mixtas para seguir en la actividad, no siempre se ajustó a las expectativas. Por parte de diferentes países se produjeron incumplimientos de los compromisos iniciales, siguieron aumentando las exigencias para poder seguir faenando en sus aguas, lo que obligó, en muchos casos, hasta 1984, a salir de los mismos en busca de caladeros en otras aguas que les permitieran mantener su actividad.

El periodo entre 1984 y 1992, según las valoraciones hechas desde los armadores, se caracterizó fundamentalmente por un proceso de renovación de esta flota pesquera, así como por el ingreso de España en la UE.

A la vista de las dificultades en aumento para desarrollar su actividad con cierta estabilidad en unas aguas determinadas, los armadores tuvieron que hacer un importante esfuerzo en la búsqueda de nuevos caladeros. En ese trabajo se produjeron descubrimientos de zonas con grandes posibilidades de pesca en aguas de Namibia y Malvinas, lo que dio lugar a un clima de optimismo en las flotas que desembocó en un plan de renovación de las embarcaciones con la incorporación de unas 70 barcos que dieron lugar a un sobredimensionamiento del sector, seguido de una nueva crisis de estructuras. Los nuevos países donde se produjeron los descubrimientos de grandes caladeros pronto siguieron el

ejemplo de los demás países y procedieron a la extensión de sus aguas jurisdiccionales, lo que obligó a la firma de acuerdos de carácter privado para operar, con mayores costes, en esas zonas.

La otra circunstancia que jugó en contra de los intereses de la flota de los grandes congeladores españoles en los años ochenta fue el hecho de que el ingreso en la Unión Europea no acarreará todas las ventajas que se esperaban en materia de acuerdos. Se suponía que con la fuerza de Bruselas sería mucho más fácil negociar la firma de cualquier acuerdo de pesca con un tercer país. No fue así y, casi como en la actualidad, las autoridades de Bruselas tiran más hacia la firma de acuerdos en beneficio de los países del norte, que cuando se trata de las flotas, especialmente la española, que tiene en sus operaciones los caladeros del sur. Todo ello se tradujo en un fuerte aumento de las importaciones de productos procedentes de esos terceros países ya con la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas donde antes operaban los barcos españoles con libertad.

La no existencia de posibilidades de pesca para esos barcos volvió a estallar en 1992 ante la existencia de una parte de la flota amarrada a puerto. En esta situación, el sector propuso a la Administración el desarrollo de un Plan de Viabilidad por el que se fijaba la actividad de la flota hasta 1994 con la aplicación de diferentes medidas como un proceso de reestructuración vía

La falta de acuerdos obligó a la constitución de empresas mixtas para poder seguir operando en aguas de terceros países.

desguaces o exportación de barcos a terceros países con una generosa política primas y subvenciones directas comunitarias, junto a la puesta en marcha de diferentes campañas experimentales. El resultado fue una flota más ajustada a los caladeros disponibles, más barcos ubicados en empresas mixtas en caladeros de esos países o gracias al descubrimiento de nuevas reser-

vas como fue el de la pesquería del fletán en aguas de NAFO.

La actividad de las flotas congeladoras en las cuatro últimas décadas ha estado marcada por una permanente necesidad de ir buscando un lugar donde tirar las redes en unos mares que cada día se hallan más acotados allí donde se supone la existencia de recursos. Cada país con aguas



ricas en pesca tuvo la aspiración lógica de explotar sus propias posibilidades de capturas, y comercializar las mismas, lo que provocó la salida de los barcos que no accedieran a las exigencias en materia de pagos, firma de constitución de las sociedades, políticas de descargas, etc... Los armadores se vieron en la necesidad de dedicar más medios a la búsqueda de nuevos caladeros. Y, en esa dinámica, fue cuando en los primeros años de la década de los noventa, barcos congeladores que habían tenido que salir de aguas africanas de países como Namibia descubrían inmensas posibilidades para la captura del fletán negro en aguas de NAFO, cerca de las aguas jurisdiccionales de Canadá, recursos que no habían sido descubiertos por los pescadores de ese país. A la presencia de un número reducido de unidades españolas, pronto se sumaron otras hasta más de una treintena con un gran volumen de capturas que provocó la reacción de las autoridades canadienses que lanzaron una fuerte ofensiva política, diplomática y por la fuerza en el mar para expulsar de aquellas aguas a los barcos españoles que acabó en un conflicto con la detención por patrulleras canadienses del barco español "Estai".

En los inicios de los noventa los problemas para la flota congeladora no se centraron solamente en la salida del caladero del fletán, en aguas internacionales cercanas a las 200 millas canadienses. Otros países americanos o africanos siguieron la misma política endureciendo las exigencias para faenar en sus aguas, incluso con el sistema de empresas mixtas donde destacaron las actuaciones de Argentina, Chile o Sudáfrica.

Hoy, la gran flota congeladora española que opera en aguas exteriores, además de con las empresas mixtas, mediante la política de acuerdos desarrollada por las autoridades comunitarias y las posibilidades que se ofrecen en los caladeros internacionales regulados por las organizaciones regionales de pesca.





Las aguas internacionales reguladas constituyen otra vía para mantener la actividad

De acuerdo con esa política, la ubicación de los barcos congeladores españoles, ha perdido fuerza en los países americanos, para tener las costa africanas y la aguas del Indico como las zonas más utilizadas para el desarrollo de sus capturas. Los países africanos han supuesto la base de su actividad. Sin embargo, cada año son más complicadas las negociaciones para la firma de nuevos acuerdos que aporten buenas posibilidades de capturas con unas aceptables condiciones económicas. Como sucediera en otras latitudes hace unas décadas, cada vez son más las medidas restrictivas para determinadas capturas en volumen y en zonas de trabajo y son más también las políticas encaminadas a la defensa y explotación propia de sus recursos.

Esta situación ha hecho que las flotas traten de abrir las puertas en otros caladeros más lejanos en el Indico o aguas de Oceanía en aras de mantener su actividad. Por el momento, es la última parada. ■

V.M.

Portal del Sector Marítimo Pesquero

SEGURIDAD al alcance de TODOS

El Centro Nacional de Medios de Protección del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) de Sevilla acaba de presentar un nuevo Portal para el Sector Marítimo Pesquero. Se trata de una útil herramienta para quienes trabajan en el mar. Las estadísticas de siniestralidad demuestran que la actividad pesquera es una ocupación peligrosa. Prueba de ello es que registra índices de incidencia de accidentes que duplican al de otros sectores. Cambiar la mentalidad de armadores, patrones y trabajadores para crear una cultura de prevención de riesgos laborales en el mar es lo que se quiere con este Portal.

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), a través de su Centro Nacional de Protección de Medios (CNPM) de Sevilla, investiga, asesora, forma y divulga acciones encaminadas a la prevención de accidentes de trabajo y a la mejora de las condiciones de seguridad en varios sectores económicos; entre ellos, la actividad pesquera.

Cualquier tarea que se realice en el mar es mucho más peligrosa que las desarrolladas en tierra firme. Las condiciones del medio y la de los barcos influyen en ello, hasta el punto de que el índice de siniestralidad en la pesca duplica al de otros sectores económicos, incluyendo la construcción.

Conscientes de este hecho y preocupadas por mejorar las condiciones de trabajo y salud de la gente del mar, las Administraciones Públicas impulsan desde hace tiempo acciones encaminadas a reducir los accidentes en el sector. Así, la Comisión Interministerial para la Seguridad de los Buques Pesqueros

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo difunde y promueve acciones para mejorar las condiciones laborales en la pesca



Mesa inaugural en la que aparece en primer término el representante del ISM, Santos

-de la que forman parte representantes de los Ministerios de Empleo y Seguridad Social; Fomento y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente- lleva a cabo desde el 2005 actuaciones de formación, información y sensibilización para el sector, al tiempo que desarrolla todos los años el Plan de Inspecciones a Buques Pesqueros, en el que participa el ISM.

Además, la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo ha previsto este año la reactivación de un grupo de trabajo que analizará cómo se aplica la normativa de prevención de riesgos laborales en el sector marítimo pesquero.

En este contexto ha nacido el Portal del Sector Marítimo Pesquero, impulsado por el INSHT y al que se accede a través de la página web <http://www.insht.es/portal/site/SectorPesquero>. Con su puesta en marcha, "se da respuesta a las necesidades de formación y asesoramiento en relación a la seguridad y la salud laboral de los trabajadores del sector marítimo pesquero",



Orizaola

afirma Francisco Moreno, técnico del Centro Nacional de Medios de Protección de Sevilla.

De acuerdo con este especialista, las muertes en el sector justifican la creación de este Portal. En menos de dos meses se han producido en nuestras costas 18 fallecidos y es necesario crear una cultura de prevención de riesgos, tomando conciencia de que los siniestros en el mar no forman parte de la actividad. Como en cualquier otro sector, “los accidentes pueden prevenirse con la información y los medios para actuar adecuadamente”, asegura Francisco Moreno.

El Portal recoge información útil para armadores, trabajadores, agentes sociales, Cofradías y Asociaciones de Pescadores y servicios de prevención. Al estar disponible en internet, acceder a dicha información es fácil para cualquier interesado en la materia. “Entre todos debemos bajar los índices de siniestralidad en el mar porque, detrás de cada

accidente, hay una tragedia y un drama familiar”, comenta el técnico del INSHT.

PRESENTACIÓN Y CONTENIDO

La presentación oficial del Portal se realizó el pasado 27 de mayo en Sevilla en el desarrollo de una jornada en la que participaron especialistas en la materia. Entre ellos, parte del personal del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo responsable del Portal. Por parte del Instituto Social de la Marina intervino Santos Orizaola, quien informó de las actividades formativas y de prevención que realiza el organismo. Representantes de

la Administraciones Públicas, de las Cofradías de Pescadores y de los sindicatos expresaron su opinión en el debate abierto, al término de la jornada.

“El carácter holístico de la seguridad y salud laboral en el sector hace que la información sobre esta materia esté muy dispersa. Por ello, para la elaboración del portal se ha realizado una prospección de toda la información disponible, tanto de las instituciones nacionales como interna-

cionales con competencias atribuidas en la materia. Además, se ha tenido también en cuenta información de entidades especializadas” dijeron durante la jornada.

Francisco Moreno fue el encargado de presentar el contenido del Portal. En su “Página Principal”, podemos consultar todas las novedades del INSHT sobre el sector marítimo pesquero. También podemos acceder a la información elaborada por las Comunidades Autónomas para el sector. “Una serie de enlaces nos conectan con organismos nacionales e internacionales relevantes en materia de seguridad y salud en el trabajo marítimo”, afirmó el técnico en prevención de riesgos.

En la sección “Estadísticas y estudios” encontramos acceso a cuadros que caracterizan al sector marítimo pesquero desde diver-



El Portal responde a las necesidades de formación y asesoramiento que demanda la gente del mar

esos puntos de vista. Tal es el caso del censo de la flota, los establecimientos de acuicultura, o la siniestralidad laboral. También podemos consultar diversos estudios y análisis en materia de prevención de accidentes.

El apartado **“Legislación y Normativa”** recoge todas las normas existentes referidas a la seguridad marítima y a la seguridad y salud en el trabajo. Estos ámbitos están íntimamente relacionados. La normativa que emana de ellos debe entenderse como un todo a la hora de establecer programas en las empresas del sector.

“Áreas temáticas”. Desde esta sección se aborda la prevención de riesgos laborales de manera temática, ya que los trabajadores del mar están expuestos a múltiples peligros derivados de la propia navegación, del trabajo en una plataforma en continuo movimiento y en un ambiente hostil, del uso de maquinaria peligrosa, de la exposición continua al ruido, vibraciones y a agentes físicos, químicos o biológicos.

El apartado **“Documentos”** contiene toda una serie de guías técnicas y material divulgativo en materia preventiva elaboradas por organismos autonómicos, nacionales, europeos e internacionales.

Los usuarios pueden hacer comentarios y sugerencias sobre los contenidos del Portal



María Cano ofreció una conferencia a los asistentes a la jornada

El ISM ha creado varios equipos de vigilancia de la salud en el que participan médicos de Sanidad Marítima

en el enlace **“Consultas”** y solicitar información sobre cualquier aspecto de la prevención de riesgos en el sector.

Finalmente, la sección **“Enlaces”** permite relacionarnos con organismos y entidades especializadas en materia de seguridad y salud laboral para el sector.

VIGILANCIA DE LA SALUD

Santos Orizaola, jefe de área de la Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM, explicó que, tras varios accidentes ocurridos en el mar, el Consejo de Ministros decidió en el año 2005 crear una Comisión Interministerial para que todos los organismos con com-



petencias en asuntos marítimos se implicaran en la mejora de la seguridad de los buques pesqueros. “Anteriormente cada organismo actuaba por separado”, dijo Orizaola.

Desde entonces se han llevado a cabo actividades divulgativas para concienciar al sector y acciones inspectoras. Desde que está en marcha el Plan SEGUMAR, el número de incidencias causantes de accidentes se ha reducido a la mitad y la seguridad de las embarcaciones ha mejorado notablemente. Este año se han programado un total de 200 inspecciones en puerto (125), mar (38) y bocana (37), que ya han comenzado en abril.

Santos Orizaola adelantó que el ISM ha establecido unos grupos de vigilancia de la salud, integrados por médicos de Sanidad Marítima.

El primero de los grupos se encarga de la “vigilancia de la salud individual” y sus objetivos son la sistematización de procedimientos médicos y la realización de pruebas a los trabajadores del mar; la detección precoz de daños derivados del trabajo y de factores de riesgo en el lugar de trabajo, así como la valoración de medidas preventivas adoptadas.

Desde las Administraciones Públicas se están impulsando acciones para mejorar los índices de siniestralidad en el mar

El segundo grupo de trabajo investiga las “enfermedades profesionales y elabora la lista de perfiles psicofísicos”.

El tercer grupo es responsable de la “vigilancia de la salud colectiva, la promoción de la salud y la prevención de enfermedades”. Las personas pertenecientes a este grupo elaboran actividades de educación sanitaria; diseñan campañas preventivas, seleccionan indicadores sanitarios; realizan estudios epidemiológicos y encuestas de salud y determinan las inmunizaciones.

Un cuarto grupo se encarga del “desarrollo normativo y la actualización y mantenimiento de la documentación técnico-sanitaria precisa para la vigilancia de la salud”. Este grupo de trabajo establece el objeto, ámbito de aplicación, competencia y requisitos de acceso en las actividades de vigilancia de la salud encomendadas al ISM; documenta la normativa asociada a las actividades de vigilancia de la salud; determinando los tipos de reconocimientos médicos, la vigencia, los grados y criterios de aptitud ■

Fotos y texto: Ana Díaz

Organigrama de seguridad y salud en el sector pesquero español

Ministerio de Fomento	<ul style="list-style-type: none"> ● Dirección General de la Marina Mercante ● Salvamento Marítimo ● Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos 	Armadores Trabajadores
Ministerio de Empleo y Seguridad Social	<ul style="list-style-type: none"> ● Instituto Social de la Marina ● Inspección de Trabajo y Seguridad Social ● Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo 	Agentes Sociales Cofradías y Asociaciones de Pescadores
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> ● Dirección General de Ordenación Pesquera 	Servicios de prevención
Comunidades Autónomas	<ul style="list-style-type: none"> ● Consejerías competentes en materia laboral ● Institutos regionales de seguridad y salud en el trabajo 	

Fuente: Observatorio Español de Condiciones de Trabajo

VI Asamblea de la PTEPA

INNOVACIÓN y UNIÓN para afrontar los retos del MERCADO global

La Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura, en cuya agenda estratégica participan empresas, cofradías, centros de investigación, universidades y organismos oficiales, fomenta unir al sector y aplicar soluciones innovadoras asentadas en los avances científicos y tecnológicos como respuesta a los retos que plantea un mercado cada vez más globalizado al sector pesquero y acuícola nacional.

En la inauguración de la VI Asamblea General de la PTEPA, que tuvo lugar a primeros de junio en Madrid bajo el lema cómo mantener la competitividad del sector pesquero en un mundo globalizado, Carlos Domínguez, secretario de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, señaló la importancia de la investigación como *componente clave para el incremento de la competitividad y para la toma de decisiones empresariales en la pesca y la acuicultura.*

Desde la administración pesquera se apuesta por la mejora continua, la mayor especialización, y el incremento de la calidad de los productos y los servicios para competir en el mercado global. Para ello, Domínguez destacó en el ámbito pesquero la importancia de la I+D+i en la gestión sostenible de los recursos pesqueros, el cuidado del medio ambiente y el incremento del valor añadido en productos elaborados de alta calidad.



Utilizó el ámbito del control, una de las responsabilidades de Pesca, como ejemplo de las aplicaciones de la investigación y la innovación en el ámbito de la administración y gestión pesquera, subrayando la importancia de la investigación tecnológica, el control de la posición de las embarcaciones por VMS, o el control de las capturas a través de la comunicación mediante el diario electrónico (DEA). *Estos sistemas, permiten analizar el esfuerzo de la actividad pesquera, ofreciendo un moderno sistema de trazabilidad del producto desde su captura hasta su venta*, afirmó.



Este control no se realiza únicamente sobre las capturas de la flota en los caladeros nacionales o de la UE, también se lleva a cabo sobre las importaciones de pescado. De esta forma, resaltó, el control de las importaciones ha pasado de ser sobre el papel a estar altamente tecnificado a través de la gestión informática de las solicitudes. Éstas se responden en cuestión de horas para que los intermediarios no tengan problemas para comercializar la mercancía, pero controlando que únicamente entren los productos que puedan demostrar su trazabilidad demostrando que han sido capturadas legalmente.

También señaló el importante papel de la investigación e innovación en el ámbito de la protección o delimitación de los ecosistemas marinos a través de los trabajos que los científicos llevan a cabo a bordo de los buques oceanográficos utilizando modernas técnicas de sonar y de exploración acústica de los fondos marinos.

En el ámbito pesquero, Carlos Domínguez, puso a la pesquería del atún como ejemplo de la utilización de nuevas tecnologías utilizando el trabajo del Grupo Balfegó en el sistema de conteo de los ejemplares capturados y enjaulados para su engorde que ha pasado de un recuento mediante buzos, a técnicas de video mediante cámaras estereoscópicas y un sis-

Objetivos:

- Impulso de la innovación**
- Establecer prioridades de I+D+i en pesca y acuicultura**
- Coordinar acciones**
- Trasladar los intereses del sector a las administraciones**

tema acústico que hace el control *mas fiable, tanto en lo referente al número de ejemplares, como a su tallaje*. La aplicación de estos avances técnicos, alcanzados por la interacción de empresas del sector, investigadores y la Administración a través de proyectos conjuntos, mejora el control que tiene que llevar a cabo la administración y establece un modelo, que, como subrayó Domínguez, *el resto de los países pertenecientes al ICCAT quieren copiar*.

Terminó su intervención reiterando su apoyo a estas plataformas tecnológicas sin ánimo de lucro cuyo objetivo es el fomento del desarrollo tecnológico y la innovación en el sector pesquero, acuícola, transformador y comercializador, e instando a las empresas privadas a sumarse a las iniciativas impulsadas desde las administraciones que apuesten por una competitividad asentada en la investigación.

BALANCE Y RETOS

El presidente de la PTEPA, Juan Manuel Vieites, en su intervención, tras esbozar algunos datos de 2013 sobre el sector pesquero como las 813.200 Tns. capturadas por las 10.116 embarcaciones que componen la flota, que empleó en torno a 35.000 personas, o los 1.785 millones de euros generados por el producto en primera venta, planteó alguno de los retos tecnológicos a los que se enfrentan los 54 socios que componen la plataforma y

las 287 entidades que agrupa la plataforma, y destacó los resultados más relevantes de distintos estudios sobre aspectos trascendentes en el sector pesquero y acuícola.

Entre los retos tecnológicos de este organismo de intermediación empresarial (lobby), su presidente, destacó los centrados en: conservación de ecosistemas marinos y litorales, reducción de capturas accidentales, selectividad de las artes, ahorro de combustible, aprovechamiento de los subproductos industriales, transformación de descartes que actualmente no tienen valor comercial en fresco, distintivos de calidad y denominación de origen. Para buscar soluciones a estos retos se conformaron cinco grupos de trabajo en la plataforma: recursos vivos marinos, tecnologías pesqueras, acuicultura, tecnologías de la transformación y comercialización.

De entre estos retos, el ahorro energético y las medidas de eficiencia energética es una de las prioridades a resolver por estos grupos de trabajo en todos los eslabones de la cadena, pero especialmente para la flota pesquera que ha visto como el precio del gasoil ha subido constantemente en la última década mientras que precio en origen de las capturas se ha mantenido. Estos factores han forzado a la flota a controlar el consumo para disminuir los costes haciendo viables las empresas.

Otro tema prioritario para el sector pesquero en que han trabajado es la reducción, valorización y aprovechamiento de los descartes, ya que como destacó Juan Manuel Vieites, *cada vez hay más conciencia sobre la necesidad de invertir en un sector respetuoso con los recursos, y sostenible tanto en lo social como en lo medioambiental*. También la agenda europea en su Política Pesquera Común (PPC) lo establece como reto clave que hay que abordar con una gestión global en la que el ecosistema tiene que ser estudiado teniendo en cuenta las interrelaciones de las especies, ya que, señaló, *si extraemos una determinada especie del medio, las relaciones de ésta con las demás se verán alteradas*.

En su exposición también señaló las fortalezas y las debilidades, y las amenazas y oportunidades del sector pesquero y acuícola en un mercado global, en el que la plataforma pretende ser una herramienta de apoyo

a todas las entidades que quieran conocer las prioridades tecnológicas y trabajar en su desarrollo.

MEDIDAS ESTRUCTURALES

El Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), la herramienta financiera establecida por Bruselas para apoyar los objetivos de



sostenibilidad que plantea la PPC, fue analizada por José Luís González Serrano, de la subdirección de Política Estructural de la Secretaría General de Pesca. El FEMP, para este experto, *tiene una serie de vencedores y de perdedores. El sector extractivo es el gran perdedor y la acuicultura es la ganadora en cuanto a ayudas para su desarrollo.*

González tachó el reglamento de incoherente, ya que, argumentó, *parecería que las prioridades las haya redactado una persona y las medidas hayan sido elaboradas por otra distinta, para después encajar las medidas en las prioridades.* Puso como ejemplo el artículo sobre “servicios de asesoramiento” que no tiene que ver con la innovación, pero está incluido en innovación, *como se podría haber metido en otro sitio,* señaló.

En el ámbito pesquero, la innovación aparece en los objetivos específicos del reglamento tanto en el apoyo al desarrollo tecnológico, como en la reducción del impacto de la pesca en medio marino y en el fomento de la competitividad. Pero, colocando a los peces por delante de cualquier otro aspecto. Así, la norma detalla con claridad qué medidas se pueden financiar en pesca extractiva quedando excluidos los proyectos que busquen más eficiencia para centrarse en los más selectivos. En el caso en que se busque la eficiencia energética, recalcó el técnico de Pesca, *habrá que demostrar que las inversiones en artes de pesca aumentan la eficiencia energética, pero no la capacidad de capturas.* Así, las redes de arrastre con puertas elevadas que se han venido financiando, que aumentan la eficiencia energética pero también la capacidad de captura no recibirán ayudas.

El desarrollo tecnológico en la mejora de la eficiencia energética para mitigar el cambio climático también contará con ayudas para sistemas de propulsión alternativos así como diseños de cascos. En cuanto al artículo sobre la modernización de los motores, tendrá repercusión en la pesca artesanal.

En cuanto a la innovación relacionada con la reducción del impacto de la pesca o descartes, el ponente comentó el escaso desarrollo que se da en el reglamento a este tema que *será el caballo de batalla en los próximos años para el sector extractivo.*

El desarrollo del articulado sobre el fomento de la competitividad permite el apoyo económico a inversiones innovadoras a bordo de buques que mejoren la calidad de los productos de pesca. Pero supeditada la ayuda a la utilización de artes selectivos que reduzcan al mínimo el impacto y que cuenten con estudios previos que lo avalen realizados por organismos científicos, técnicos o de asesoramiento económico.

Terminó el análisis del fondo en lo referido a investigación e innovación señalando que todas las restricciones que plantea a la pesca extractiva se convierte en el fomento de casi cualquier tipo de proyecto centrado en la planificación o viabilidad de estrategias empresariales y comerciales así como en la acuicultura. ■

J. M. S.



El IEO cumple 100 años

Un REFERENTE a nivel MUNDIAL

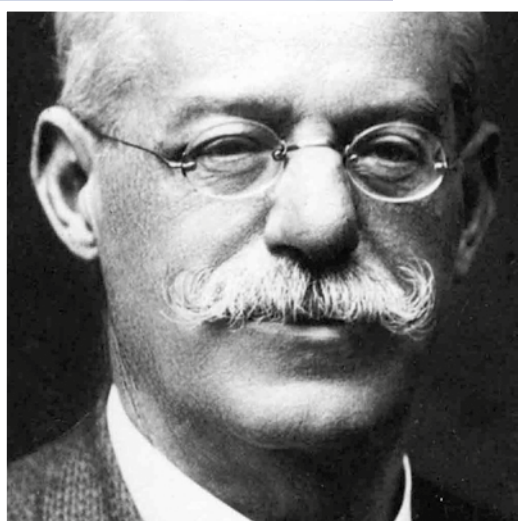
Cien años y el Instituto Español de Oceanografía apenas ha envejecido. Los conceptos sobre los que se asentó su fundación en 1914, de la mano de Odón de Buen junto a un puñado de científicos y auténticos visionarios, siguen plenamente vigentes: estudio ecosistémico y sostenibilidad. Sus trabajos relacionados con el mar y sus recursos son fundamentales, entre otros, para el sector pesquero, como se ha tratado de reflejar desde estas páginas a través de la descripción de los estudios y las distintas campañas que viene realizando por cualquier rincón en que faene la flota española. A día de hoy, el IEO es un referente mundial en la investigación oceanográfica y un claro ejemplo del nivel de la investigación marina en el Estado español. Sirva pues como un pequeño homenaje de MAR este breve resumen de su centenaria trayectoria.



Nadie, salvo un pequeño grupo de jóvenes y entusiastas científicos, debía de apostar a que aquel organismo bautizado con el nombre de Instituto Español de Oceanografía, que veía la luz de forma oficial el 17 de abril de 1914, iba a tener tan largo y fructífero currículum como el que ha tenido y tiene. Y es que la precariedad de medios para la investigación -una situación casi endémica, como vemos-, unido a lo nove-

do de las propuestas científicas que se estaban abriendo paso y a los planteamientos de investigación pesquera absolutamente innovadores para la época -y para casi hasta ayer como la visión integral del ecosistema y la sostenibilidad de la pesca..., venían a conformar un vuelco radical en la Ciencia de la época.

La primera piedra del desarrollo de la ciencia oceanográfica, o al menos una de las más sólidas, se sitúa en la expedición de la



Odón de Buen

Tan importante como fundar el IEO fue la labor de Odón de Buen para convencer a los poderes públicos e intelectuales de la importancia de la ciencia como motor para el progreso

corbeta británica “Challenger” que, en diciembre de 1873, inició la primera campaña oceanográfica mundial a través del Atlántico, Antártico, Índico y Pacífico. La actuación se prolongó hasta 1876 y recorrió más de 120.000 kilómetros. A partir de ese momento, e impulsados por los resultados de dicha expedición, distintos países europeos inician campañas para el estudio de los mares y fundan sus primeros laboratorios.

España formará parte de ese grupo de países pioneros en la investigación oceanográfica -y no dejará de serlo hasta el día de hoy-, gracias a un puñado de entusiastas investigadores. En 1885, a bordo de la fragata “Blanca”, se instala el primer laboratorio marino en nuestro país. Fragata en la que hacía su viaje de formación como guardiamarina Odón de Buen y del Cos, naturalista aragonés, originario de la localidad zaragozana de Zuera, y fundador años más tarde del IEO.

Era el comienzo de un sueño que se hacía realidad, especialmente tras la creación del primer laboratorio de investigación marina, en 1886: la Estación de Biología Marina de Santander, de la mano de Augusto González Linares. Veinte años más tarde, Odón de Buen fundaba el Laboratorio Biológico Marino de Palma de Mallorca, en la cala de Porto Pi, tras varios intentos fallidos. En 1911, el naturalista aragonés logra que se ponga en funcionamiento el laboratorio de Málaga.

En este proceso que se estaba generando en España y en parte de Europa hay que hacer mención a la figura del Príncipe Alberto I de Mónaco, precursor de los estudios oceanográficos y que tuvo un importante papel en la creación del IEO, ya que utilizó su influencia en apoyo a Odón de Buen para aglutinar los tres laboratorios existentes, que constituyeron los cimientos de este gran centro de investigación. Era el 17 de abril de 1914.

LA FIGURA DE ODÓN DE BUEN

Al recién creado IEO se le encargan tareas de asesoramiento sobre asuntos oceanográficos y pesqueros a la Administración del Estado; la investigación, con especial atención a los problemas de la pesca; la coordinación de la investigación oceanográfica en España; la formación de oceanógrafos, y representar a nuestro país ante los organismos internacionales. En su decreto fundacional se definían sus funciones de la siguiente manera: “tendrá por objeto el estudio de las condiciones físicas, químicas y biológicas de los mares que bañan nuestro territorio con sus aplicaciones a los problemas de la pesca”. Unos objetivos que, como se señalaba anteriormente, siguen plenamente vigentes.



Odón de Buen, primer responsable del IEO, fue el precursor de los estudios y de la investigación oceanográfica en España. Ocupó la cátedra de Zoología y Botánica de la Universidad de Barcelona (donde creó la Sección de Ciencias Naturales) hasta que el Cardenal Casanyes, obispo de Barcelona, le excomulgó al considerarle uno de los principales introductores del darwinismo en España. Esta decisión llevó acarreada su separación de la cátedra, al igual que le había ocurrido al cántabro Augusto González, que fue expulsado de su cátedra de la Universidad de Santiago de Compostela por defender la libertad de enseñanza y las teorías evolucionistas de Darwin. En esta época, Odón de Buen mantuvo una fecunda y estrecha relación científica con la Estación Biológica francesa de Banyuls-sur-Mer, que a la sazón acabaría siendo -paradojas de la vida- el primer destino de su exilio.

Tras ser expulsado de su cátedra, Odón de Buen se trasladó a Madrid, donde siguió su actividad docente. La pedagogía y la investigación no le impidieron dedicarse a la política, primero como concejal del ayuntamiento de Barcelona y luego como senador por el partido de Nicolás Salmerón. Entre 1884 y 1906 ya había publicado una treintena de libros sobre geobotánica.

Fue un divulgador de la ciencia, especialmente tratando de convencer a los poderes públicos de la trascendencia de tales estudios. En París, en uno de los grandes debates entre los científicos sobre la necesidad de divulgar, propagar y popularizar el estudio de la Naturaleza, enfatizó en la Asamblea General de la Sociedad Zoológica de Francia, en 1908, que en España la vulgarización científica es absolutamente necesaria para asegurar el éxito a los pocos que trabajan por la ciencia pura... Para que nos ayude la



A la izquierda, en el sentido de las agujas del reloj, el velero laboratorio Príncipe Alberto de Mónaco; las “pioneras” Encarnación Sánchez, Mercedes García, Gimena Quirós y Emma Bardán; de nuevo Emma Bardán y un buque de la Armada utilizado por los científicos. Bajo estas líneas, la investigadora Ángeles Albariño.

Tras la Guerra Civil, y los duros años de supervivencia por la diáspora de los científicos y la falta de medios, se relanza al IEO en la década de los 70 con el desarrollo de su infraestructura y la renovación del equipamiento científico

opinión, es necesario que nos comprenda... Muy justamente, Álvaro Fernández, ex director del IEO, le calificaba de “adelantado de la ciencia”, en el acto de homenaje rendido con motivo del regreso de sus restos del exilio.

La primera campaña del IEO se realizaría el mismo año de su fundación a bordo del buque de la Armada “Núñez de Balboa”. También participaron Alfonso Galán, Manuel V. Loro y Antonio Becerra, los primeros investigadores de este organismo. Poco después, en 1925, realizan un curso de biología marina en los laboratorios del IEO en Madrid Emma Bardán, Gimena Quirós (la primera mujer en publicar un artículo en las revistas del IEO), María de las Mercedes García y María E. Sánchez. Serán las pioneras en el mundo de la investigación oceanográfica. Emma Bardán (la primera investigadora marina en presentar los resultados de sus trabajos en un congreso internacional, en 1949) y María

de las Mercedes García fueron las primeras en participar en una campaña oceanográfica, al embarcar en el velero laboratorio Príncipe Alberto de Mónaco, en 1926 (ver MAR número 446, febrero de 2006, “Pioneras de la investigación oceanográfica”).

En este punto, convendría recordar unas palabras de Odón de Buen recogidas en un periódico de la época, y en las que además de aludir a la necesidad de la divulgación de la ciencia, respecto al papel de la mujer destacaba que “probó con hechos históricos que la mujer española tiene facultades para ser un agente poderoso de progreso si se la arranca de las garras del fanatismo religioso y de la ignorancia”. No es de extrañar, pues, que con esa forma de pensar las mujeres de la época pronto pudieran abrirse paso entre los investigadores del IEO del que él era responsable, a pesar de las innumerables trabas que tenían que sortear...

EL FRENAZO DE LA GUERRA CIVIL

A los laboratorios de Santander, Palma de Mallorca y Málaga se sumarán los de Vigo y Canarias. Poco a poco el proyecto se va consolidando. Sin embargo, en 1936 se producirá un frenazo a todo este proyecto. Y no sólo por la Guerra Civil en sí misma, sino por las consecuencias de ésta: escasez de medios y la persecución que sufrirán por razones ideológicas gran parte de los científicos españoles. Entre ellos, Odón de Buen, que tuvo que huir a Francia y México, donde estableció su residencia hasta el momento de su muerte, en 1945 (sus restos mortales llegaron a España, así como el merecido homenaje de la comunidad científica española, en 2003, a su localidad natal de Zuera, Zaragoza).

Estos acontecimientos hicieron temer por el futuro del IEO. Sin embargo, una circunstancia intervendrá a su favor: la relación establecida por los científicos con los miembros de la Armada que pertenecían a los buques que sirvieron de base a los científicos para sus primeras campañas de investigación. No hay que olvidar, además, que por aquél entonces el IEO dependía del Ministerio de Marina. Estos buques constituyeron una excelente plataforma desde la

que seguir investigando. Y en estos duros tiempos, justo es destacar a otro grupo de pioneras de la investigación, con científicas de la talla de Ángeles Alvariño, María Jesús Val Cordon y María Dolores García Pineda. Entre ellas, por su proyección internacional (fue la primera científica en participar en una campaña oceanográfica inglesa, en 1953), destacó Ángeles Alvariño, a la que se ha hecho justicia recientemente bautizando a uno de los más modernos buques de investigación del IEO con su nombre.

Superado este, digamos, periodo de letargo, se relanza el Instituto con el desarrollo de su infraestructura, con la renovación de la red de laboratorios costeros y la construcción de pequeños buques de apoyo, junto a la renovación del equipamiento científico. Corrían los años setenta y el IEO contaba con buques como el "Odón de Buen" y el "Cornide de Saavedra" (este último aún en servicio, aunque lo dejará de estar a finales de año, en el que, según lo previsto, se convertirá en museo). A ello habrá que sumar la construcción de nuevos edificios para albergar a los centros costeros ya existentes y la creación de otros nuevos, como el de Málaga-Fuengirola, Tenerife y Vigo.

MEDIOS E INSTALACIONES

Hoy, cien años después, los objetivos siguen siendo los mismos. Y los recursos, siempre justos ante la ingente tarea que se aborda desde el IEO. Dispone de una importante y moderna flota de buques, con cuatro grandes barcos para investigación y numerosas embarcaciones menores para trabajos en la costa, junto a un submarino no tripulado, el Vehículo de Observación Remota (ROV) Liropus 2000. Además, los investigadores del IEO comparten otros buques de investigación en campañas internacionales, como el "Thalassa", con Francia, o el buque de la Armada "Hespérides", en campañas como la de la Antártida, entre otras.

Dispone de nueve instalaciones costeras (Vigo, A Coruña, Gijón, Santander, Baleares, Murcia, Málaga, Cádiz y Canarias) además de la sede central de Madrid. Y entre las cinco plantas de experimentación de cul-



tivos marinos de que dispone (además de 12 estaciones mareográficas y una estación receptora de imágenes de satélites), se ha potenciado también la investigación en acuicultura que, desde 1983, es un área en continua expansión. Los éxitos en investigación le sitúan entre los primeros a nivel mundial. Como ejemplo, los trabajos que se están realizando desde el CO de Murcia para el cultivo del atún rojo, en un avanzado estadio para lograr cerrar el ciclo biológico, o el ya logrado sobre el bonito. Este esfuerzo ha logrado diversificar notablemente las especies sobre las que se centraba la acuicultura en España en un principio (el mejillón y la trucha) y abrir



El IEO ha superado cien años de historia gracias al trabajo serio, riguroso, leal y callado de todas las generaciones de investigadores, técnicos y personal de gestión que han pasado por él. (Eduardo Balguerías)

numerosas posibilidades para esta industria.

Dentro del más de medio centenar de investigadores y un presupuesto de 60 millones de euros, el IEO también destina buena parte de estos medios a la oceanografía. En la actualidad estos trabajos, tradicionalmente influenciados por la necesidad de responder a los grandes problemas que la sociedad plantea, se encuentran muy relacionados con el medio natural y las alteraciones que experimenta. Para estos trabajos, que tienen un carácter global que obliga a una cooperación disciplinar y a una colaboración internacional, el IEO mantiene, además de una estrecha relación con numerosas Universi-

dades españolas, un intenso contacto con organismos internacionales, acudiendo a cerca de doscientas reuniones de investigación al año.

FUTURO DE TRABAJO

Resultaría prolijo relatar campañas, trabajos, actuaciones que viene realizando el IEO. Los lectores de MAR tienen, desde nuestras páginas, la oportunidad de realizar un seguimiento de parte de estos trabajos, especialmente de los relacionados, más o menos directamente, con el sector pesquero y el ecosistema marino.

Tampoco hay que olvidar las actuaciones no previstas que surgen, por ejemplo, a causa de algún accidente. Ocurrió cuando se accidentó el “Mar Egeo” o, más próximamente, el “Prestige”, aún recientes en la memoria de todos. O la actuación motivada por la erupción submarina de la isla de El Hierro.

El trabajo de aquellos visionarios e ilusionados científicos que tuvieron que convencer a propios y extraños de la necesidad de abrir nuevos campos en la investigación, así como de la enorme tarea que tenían por delante, dio sus frutos. Pero no fue solo por su trabajo, sino por el de todos los que les siguieron, como señala su actual director, Eduardo Balguerías, al afirmar que el IEO ha superado cien años de historia gracias al trabajo serio, riguroso, leal y callado de todas las generaciones de investigadores, técnicos y personal de gestión que han pasado por él. Ellos han sido, son y serán su gran activo, su capital máspreciado. La excelencia de sus investigaciones al servicio de la sociedad ha mantenido a la institución en una posición de preeminencia científica, posicionándola para cumplir con los retos del siglo XXI.

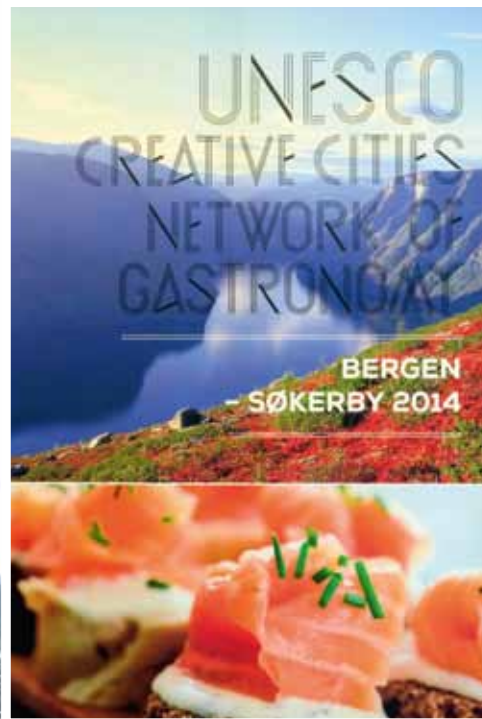
En definitiva, con estas palabras, el director del IEO viene a destacar el legado recibido y por el que decididamente apostaba su fundador al decir que “no sembré en arenales estériles”. Afortunadamente estaba en lo cierto. Y deseamos a esta institución una larga y fructífera vida, al menos como la de estos cien años, algo de lo que a todos los que viven del o para el mar se verán beneficiados. ■

Raúl Gutiérrez

NORUEGA, cuna del SALMÓN

Cuando hablamos de Noruega nos vienen a la cabeza paisajes de bosques verdes, fiordos y aguas de un azul intenso. También un producto que desde el país nórdico llega a nuestras mesas: el salmón. La acuicultura es una de las industrias noruegas más importantes tanto por el volumen de su producción como por el empleo que genera y las exportaciones que origina. Una actividad puntera que la revista MAR ha tenido la oportunidad de conocer de cerca. En los alrededores de Bergen se concentran multitud de granjas (el 25% del total del país), algunas de las mayores empresas del mundo dedicadas al cultivo, transformación y exportación del salmón y centros de investigación de reconocimiento internacional.

Según las estadísticas más recientes elaboradas por la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en el año 2013 la producción acuícola mundial creció un 5,3% alcanzando la cifra de 70,5 millones de toneladas. El crecimiento de la acuicultura es constante debido, sobre todo, a las necesidades nutricionales de una población mundial en aumento.



En su documento sobre la situación de la pesca y la acuicultura en el mundo (informe SOFIA 2014) la FAO señala que son 15 los países que lideran la producción acuícola en el planeta. Noruega ocupa la quinta posición en el ranking mundial por detrás de China, India, Vietnam, Indonesia y Bangladesh.

La acuicultura noruega se basa sobre todo en la producción de peces marinos en jaulas, destacando el cultivo intensivo de salmón del Atlántico, (con el

La acuicultura noruega es la quinta en el mundo. Su producción representa el 2% a nivel global. El salmón es la principal especie producida y la que más se exporta

En los alrededores de Bergen se concentra la cuarta parte de la acuicultura noruega

80% de la producción acuícola nacional) y de la trucha del fiordo (mucho más grande que las que habitualmente encontramos en nuestros mercados y pescaderías). “Son especies anádromas que, a lo largo de su ciclo de vida, tienen una fase de desarrollo en agua dulce y otra en agua salada. La incubación y producción de alevines se da en tanques de agua dulce en tierra, mientras que la crianza intensiva y el engorde hasta alcanzar el tamaño comercial se produce en jaulas marinas”, explica Alan Bonifacio, trabajador de la granja Blom situada en la región de Bergen.

Además, se crían otras especies como bacalao, pez lobo, rodaballo y fletán del Atlántico (en tanques en tierra bombeando agua de mar a tierra), rodaballo. “Hasta ahora ninguno de estos cultivos ha tenido éxito comercial. Se ha avanzado bastante con el bacalao pero aún existen problemas biológicos y técnicos que hacen que su producción sea muy costosa”, dice Hildegunn Fure, directora del Consejo de Productos del Mar de Noruega en España.

También se ha experimentado con ostra, bogavante, langosta, vieira y mejillón común (cultivo éste que se lleva a cabo, de forma extensiva, con recolección de semilla natural y engorde en longlines)

Cada día se sirven en el mundo más de 12 millones de platos elaborados con productos procedentes de la acuicultura noruega

Hung Fei, embajador de los productos del mar de Noruega en España, sugiere una barbacoa de salmón

La acuicultura noruega se remonta a mediados del siglo XIX cuando se incubaron las primeras trucha marrón (*Salmo trutta trutta*). Hacia 1900 se importaron truchas arcos iris (*Oncorhynchus mykiss*) desde Dinamarca y se iniciaron los primeros intentos para su cultivo en estanques.

HISTORIA

Tras la Segunda Guerra Mundial se impulsó la actividad, al trasladarse y adaptarse con éxito truchas en el mar e iniciarse el engorde de salmón del Atlántico (*Salmo salar*). Sin embargo, no fue hasta los años 70 cuando se produjo el gran avance tecnológico con la construcción de la primera jaula marina. El engorde de especies marinas demostró ser más seguro, proporcionando mejores condiciones ambientales que las ofrecidas por los estanques en tierra o los recintos utilizados anteriormente, particularmente en lo que se refiere al cultivo del salmón.

La larga y protegida costa noruega -jalónada de islas, ensenadas y fiordos- y las corrientes del Golfo permiten a las aguas nórdicas tener la temperatura ideal para el cultivo intensivo de salmónidos.

En la actualidad, la crianza de salmón Atlántico y trucha del Fiordo se ha convertido en una de las industrias más prósperas de Noruega desarrollándose en todas las comunidades costeras del país.

Según datos oficiales, en el año 2009, la acuicultura noruega empleaba a cerca de 23.000 personas. Cada puesto de trabajo directo creaba dos en industrias como el procesado de pescado, el mantenimiento de equipos en las instalaciones o el transporte de bienes. Algo parecido puede decirse de su valor económico. Cada corona generada por la acuicultura noruega, se traducía en 1,48 coronas en otras industrias.

En la actualidad, la actividad llega a todo el planeta ya que exporta sus productos a 100 naciones. Francia es el primer importador de salmón noruega, seguido de Rusia y Polonia. Se estima que más de 12 millones de platos, elaborados con productos procedentes de la acuicultura noruega, se sirven a diario en los hogares de todo el mundo.

Las posibilidades de desarrollo del sector siguen en aumento. “La acuicultura es una actividad creciente en todo el mundo y la experiencia



noruega en este campo es muy valorada. Noruega está al frente de la innovación tecnológica y apostamos para que así siga siendo en el futuro. La posición del Gobierno es permitir aún más el crecimiento de la actividad dentro de la sostenibilidad y la protección al medio ambiente. Tanto las autoridades como las empresas debemos perseguir este objetivo”, asegura la que fuera ministra de Asuntos Pesqueros y Marinos, Lisbeth Berg-Hansen.

Las compañías trabajan en esa misma dirección. Representantes de Marine Harvest, la mayor empresa de salmón del mundo, afirman que su objetivo es “liderar la denominada “Revolución Azul”, el mayor reto al que se enfrenta la humanidad en estos momentos” Esto es, la posibilidad de producir suficiente alimento, sano y seguro, a una población mundial en crecimiento. “Éste es nuestro objetivo. Queremos y debemos hacerlo de forma sostenible y transparente. Además, estamos en condiciones óptimas para hacerlo”, aseguran.

SOSTENIBILIDAD Y SALUD

La acuicultura noruega se esfuerza para que los salmones de crianza tengan un sabor lo más parecido posible al del salmón salvaje. Lo consiguen tratando de reproducir, en la medida de lo posible, las condiciones naturales y los ciclos de vida del salmón. Y, por supuesto, respetando el medioambiente para ser sostenibles.

Muchas empresas optan por imponer un ratio de peces por cantidad de agua muy bajo en las instalaciones, ampliando el perímetro de las jaulas y duplicando su profundidad. Esto permite a los salmones nadar en mayor espacio y elegir la temperatura en la que se sienten más cómodos, descendiendo en verano a aguas más frías, entre 6°C y 14°C. De esta forma, los lomos tienen una textura firme, brillante y un color rosáceo intenso, casi rojo. Pero además son otros los motivos que justifican la fama del salmón noruego. Su versatilidad, disponibilidad, sabor y precio.

Al tratarse de un producto procedente de la acuicultura está a disposición de los consumidores en cualquier momento del año y su precio permanece estable y asequible a la mayoría de los bolsillos. Un salmón capturado en una jaula noruega tarda sólo tres días en llegar a nuestra mesa, lo que garantiza su frescura y el mantenimiento de todas las propiedades

La industria genera más de 23.000 empleos, directos e indirectos, contribuyendo al desarrollo de las comunidades costeras



Las autoridades noruegas apoyan al sector impulsando la I+D+i, sin olvidar la sostenibilidad y el medio ambiente. Las empresas tienen los mismos objetivos

nutricionales. Por otra parte, su versatilidad hace que sea un producto fácil de preparar con el que triunfan tanto cocineros de prestigio internacional como cualquier ama de casa.

Hung Fei, chef español de origen asiático y primer embajador de los productos del Mar de Noruega en nuestro país, da cuenta de esta versatilidad proponiendo, para los meses de verano, “una barbacoa de salmón, alternativa sana a las populares parrilladas de carne y embutidos, que resultan mucho más grasas y nocivas”. Según este cocinero, el secreto de una buena barbacoa pasa por la elección de una buena materia prima, el cuidado de la fuente de calor y el respeto por el punto de cocción para que el pescado no pierda su sabor”.

El salmón, como todos los productos procedentes del mar, es una rica fuente de nutrientes. Contiene proteínas, ácidos grasos omega-3, vitaminas A, D y B12, y minerales como yodo y selenio, necesarios en cualquier etapa de nuestra vida. Los expertos reco-



miendan especialmente su consumo a mujeres embarazadas (por los beneficios que tiene sobre el feto en desarrollo), niños, adolescentes y ancianos.

Según los investigadores, el consumo de pescado reduce el riesgo de padecer una enfermedad cardiovascular. La Agencia de Seguridad Alimentaria Europea (EFSA) recomienda, en este sentido, el consumo diario de 250 mg de ácidos grasos omega-3 para los adultos y un incremento de 100 a 200 mg más en mujeres embarazadas. Por su parte, el Departamento norteamericano de Salud y Servicios Humanos (HHS) aconseja la ingesta de 8 onzas a la semana de cualquier tipo de pescado o marisco.

El salmón es un producto rico en nutrientes esenciales para nuestra salud, asequible a muchos bolsillos y fácil de preparar

Las autoridades noruegas garantizan que el salmón y los productos del Mar de Noruega son sinónimo de salud. Los responsables de Seguridad Alimentaria y el Instituto Nacional para la Investigación de Alimentos (NIFES) toman regularmente muestras de especies para su análisis en diferentes etapas de su crecimiento. Así comprueban que los peces están libres de contaminantes ambientales o de medicamentos.

“El nivel de contaminantes de salmón noruego es mucho más bajo del permitido por las autoridades sanitarias del país, consideradas de las más estrictas del mundo. Tampoco se han encontrado en las muestras examinadas residuos tóxicos derivados del uso de medicamentos y hay un estricto control de los piensos que comen los peces”, asegura Lise Madsen, doctora en biología molecular de NIFES.

Así se asegura que la producción de salmón está controlada desde principio a fin. Los productores conocen exactamente lo que están comiendo los peces y los fabricantes de piensos los producen bajo estrictos controles sanitarios.

CONSUMO EN ESPAÑA

El consumo en España de salmón mantiene una línea regular desde hace años. Según datos ofrecidos por el Consejo de Productos del Mar de Noruega en el año 2013 se vendieron en nuestro país 56.000 toneladas de salmón. Se trata de un producto muy aceptado y demandado.

Madrid es la zona en la que más salmón se consume (un 5,3% del total de productos del mar consumidos frente al 4,9% de otras regiones). Sin embargo, los españoles preferimos otros pescados como la merluza, el lenguado o el bacalao. En la primera semana de junio se recibió en el mercado de pescados y mariscos de Mercamadrid un volumen total de 178.793 kilos de salmón, sólo superados por el boquerón y la merluza. En concreto entraron 98.338 kilos de salmón grande (con más de 7 Kilos) pagándose un precio medio de 5,38 euros/kilo; 76.881 kilos de salmón pequeño (entre 4-5 kilos de peso) pagándose a un precio medio de 4,5 euros/kilo y 3.574 kilos de filete de salmón, con un precio medio de 10,87 euros/kilo. ■

Texto y fotos: Ana Díaz



AÑO	EXPORTACIONES DE SALMÓN (Valor comercial en 1000 Coronas noruegas)
1990	5.100.019
1995	7.036.171
2000	13.245.385
2005	14.819.010
2010	32.893.988

Comenzó la Costera de 2014

El “JUAN DE LA COSA” acompaña ya a nuestros BONITEROS

A principios de junio, la flota del Cantábrico noroccidental se ha echado a la mar en busca de bonitos. El volumen de capturas y los precios estables del producto afianzan la campaña como la más importante para las lonjas del norte de España. En esta ocasión, un total de 475 embarcaciones han solicitado a la Secretaría General de Pesca del MAGRAMA permiso para participar. El buque hospital del ISM, “Juan de la Cosa”, partió del puerto de Santander para asistir a los boniteros en esta nueva campaña.

El pasado 6 de junio, el “Juan de la Cosa” partió del puerto base de Santander para acompañar a los barcos que este año participan en la Costera del bonito. Se trata de la campaña pesquera más importante para las lonjas del Cantábrico noroccidental y dura hasta finales de septiembre. Un total de 450 embarcaciones han solicitado autorización para participar esta temporada. No todas lo harán, pese a tener permiso para faenar. En la época de mayor auge— hacia mediados de julio— puede haber en la zona más de 50 embarcaciones pescando al mismo tiempo y el “Juan de la Cosa” está preparado para asistir, tanto sanitaria como técnicamente, a los pesqueros.

La presencia del buque-hospital del Instituto Social de la Marina ofrece seguridad a los marineros quienes saben que, en caso de emergencia, serán atendidos o evacuados a tierra. Antes de partir, el personal sanitario del “Juan de la Cosa” realizó un curso de formación especializada en traumatología para



Imagen del “Juan de la Cosa” navegando en el Cantábrico

En la época de mayor actividad, alrededor de 50 embarcaciones faenan a la vez en el caladero

atender mejor a los pescadores accidentados. Desde hace un par de años, debido a la crisis, el barco sanitario del ISM es el único que acompaña a los boniteros durante toda la campaña.

ASISTENCIA MÉDICA

En la Costera del año pasado el “Juan de la Cosa” prestó asistencia sanitaria a 62 pescadores y desde las embarcaciones se realizaron un total de 117 consultas. Además, la tripulación del barco del ISM asistió a pes-

ACTIVIDAD SANITARIA COSTERA DEL BONITO 2013 BUQUE-HOSPITAL “JUAN DE LA COSA”

MES	TRABAJADORES ASISTIDOS	CONSULTAS ATENDIDAS	CASOS ATENDIDOS
JUNIO	6	16	6
JULIO	24	77	24
AGOSTO	18	44	18
SEPTIEMBRE	14	40	14
TOTAL	62	117	62



La Costera del bonito dura cuatro meses y es la principal campaña pesquera de las lonjas del Cantábrico

el momento álgido de la Campaña, cuando más embarcaciones y pescadores están faenando en el caladero.

Los buques sanitarios del ISM, “Esperanza del Mar” y “Juan de la Cosa”, se diseñaron como auténticos hospitales flotantes. Están dotados con los más modernos equipos tanto médicos como de navegación. Cuentan con quirófano y un helipuerto en cubierta. El personal sanitario de los barcos puede consultar una segunda opinión a los doctores del Hospital Marqués de Valdecilla, en Santander; a los del Hospital de la Defensa, en Madrid, y al Centro Radiomédico del ISM donde se registran los historiales clínicos de todos nuestros pescadores. Esto garantiza a la gente del mar una asistencia médica tan buena como la que recibe el resto de trabajadores en tierra. ■

Ana Díaz

queros que necesitaron asistencia mecánica en alta mar o precisaron del trabajo de los buzos para desenredar las redes que habían quedado atrapadas.

Las cifras supusieron un descenso respecto a la Costera de 2012. La mayoría de los trabajadores asistidos fueron de nacionalidad española (70%), procedentes de la Unión Europea (10%) y ciudadanos de terceros países (20%). Como en anteriores ocasiones, julio fue el mes en el que el “Juan de la Cosa” actuó con mayor frecuencia. Algo lógico, al ser

S.O.S. al “JUAN DE LA COSA”

Distintivo de llamada **ECJE**
 Frecuencia de radio **6224 Khz**
 Frecuencia espaderos **12356 Khz**
 Canal emergencia **16 UHF/Fonía 2182 Khz**
 Satélite Inmarsat **00870764618162**
 Fax **00870764618167**

Nueva aplicación de la Seguridad Social para la gente del mar

A disposición de las TECNOLOGÍAS

Cualquier ciudadano que lo desee ya puede conocer, a través de dispositivos móviles, en qué lugar del océano se encuentran los buques sanitarios del ISM. La aplicación que lo hace posible funcionaba desde el pasado mes de octubre pero sólo para las empresas, adscritas al REM, que habían solicitado al Instituto Social de la Marina una clave y un nombre de usuario para hacerlo. El ISM tenía de plazo hasta el 30 de junio para que todo el mundo pudiera acceder a la aplicación de manera libre y gratuita. Los tiempos se han cumplido.

Quien desee saber dónde está el “Juan de la Cosa” o el “Esperanza del Mar” puede hacerlo a través de su móvil. Se trata de una aplicación de movilidad de la Seguridad Social a la que se puede acceder gratuitamente a través del sistema Android, iPhone e iPad.

En el “menú principal” de la aplicación aparece una nueva selección denominada “buques hospital” que, al elegirla, muestra un mapa donde se localizan los barcos sanitarios del Instituto Social de la Marina, desde la última posición enviada por los satélites.

Cuando, además, se “pincha” uno de los dos barcos, aparece la información detallada sobre la navegación y la trayectoria de las tres últimas singladuras de los buques.

FUNCIONAMIENTO

El sistema se basa en tres elementos técnicos: posicionamiento satelital, recuperación e histórico en Seguridad Social y aplicación libre para elementos móviles.

Un transpondedor GPS instalado en cada uno de los barcos envía, a través de la constelación Globalstar de satélites de órbita baja, la posición en la que se encuentran.

El sistema permite localizar a los buques del ISM en tiempo real



Una red de telepuertos recoge los datos de los satélites y los reenvían a un servidor donde se almacenan. El servidor lo gestiona una empresa que aporta todo el equipo.

Los datos de la posición se recuperan a través de la dirección de internet <http://www.sat.fleetman.com> y se almacenan en los Servicios Centrales de la Gerencia de Informática de la Seguridad Social. El proceso se repite automáticamente cada hora.

Los usuarios de la aplicación conocen y visualizan en línea y en tiempo real, la posición de los buques y un histórico de sus rutas. También pueden conocer las condiciones meteorológicas y marítimas en las zonas donde se encuentran los barcos del ISM.

La nueva aplicación, según los técnicos, mejorará el servicio de medicina marítima que se presta tanto desde el “Esperanza del Mar” como desde el “Juan de la Cosa”. ■

Ana Díaz

Los GEO se entrenan en el “JUAN DE LA COSA”



El Grupo Especial de Operaciones (GEO) realizó el pasado 4 de junio un ejercicio de entrenamiento en el “Juan de la Cosa” para preparar a sus efectivos en el asalto de embarcaciones utilizadas para el tráfico de estupefacientes.

Fuentes de los GEO aseguran que, en su afán por superarse y prepararse para la realización de las diferentes misiones que tiene encomendadas, el Grupo descubrió que el “Juan de la Cosa” cumplía con los requisitos necesarios para servir de entrenamiento a su personal. Así, los responsables del Ministerio del Interior y del Instituto Social de la Marina se pusieron en contacto para hacer posible esta colaboración, efectiva desde 2013.

El director del ISM, Luis Casqueiro, el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, y el director provincial del Instituto en Santander, Rafael Puente, presenciaron el entrenamiento desde la cubierta del barco. Una operación que, a juicio de los GEO, fue “muy satisfactoria. Un entrenamiento de calidad al que sin duda contribuyó con su apoyo tanto la tripulación del buque como el personal directivo del Instituto”, aseguraron a MAR.

Los GEO se acercaron al “Juan de la Cosa” subiendo a la cubierta desde el mar. Las adversas condiciones meteorológicas contribuyeron a acrecentar la espectacularidad del “asalto”. ■

Ana Díaz

RESCATE en alta MAR

La tripulación del yate de bandera alemana “Heide-Wizka” agradeció a la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, haber recibido la asistencia del “Juan de la Cosa” después de que su embarcación quedara a la deriva tras sufrir un golpe de viento.

La embarcación, que hacía la travesía desde Pointe à Pitre (Guadalupe) a Hamburgo, se encontraba a una distancia de 600 millas náuticas del puerto de Horta, en la isla de Faial (Azores). Una ráfaga de viento inesperada rompió el estay de proa, en su anclaje alto. El mástil quedó inestable, amenazando con caer, poniendo en peligro la vida de los cuatro tripulantes.

Tras pasar más de 45 horas a la deriva, su llamada de socorro llegó por terceros al “Juan de la Cosa”. El capitán decidió acudir al auxilio de la embarcación averiada.

Los especialistas del “Juan de la

Cosa” atendieron a la tripulación del velero, aseguraron el mástil con un estay de proa, y repararon el motor y el teléfono satélite averiados. Además, les proporcionaron gasóleo y alimentos frescos, acompañándoles durante tres días hasta el puerto de emergencia Lajes, en la isla de Flores (Azores).

Según los marineros “la atenta e incondicional disponibilidad de la tripulación del “Juan de la Cosa”, a la par que su profesionalidad, contribuyó a superar sin percances la emergencia que, de otro modo, les hubiera incapacitado para llegar a puerto”. ■

Ana Díaz



Nuestra revista recibirá uno de los premios “Voz del Mar”

Arrancan los ACTOS de BIAMAR 2015



Con el Peñón de Gibraltar como telón de fondo, en la gaditana localidad de La Línea de la Concepción, arrancaron a finales de mayo los actos que desembarcarán en la Bienal Juvenil de las Actividades Marítimas (Biamar 2015). Se trata de un proyecto pionero en su género, “una feria diferente, tanto por su forma como por su contenido”, afirman sus organizadores. La presentación de la primera edición de los premios Voz del Mar, que se entregarán en septiembre, y la celebración del Congreso Andaluz de Emprendedores en el sector Marítimo y Pesquero han dado el pistoletazo de salida a todo un conjunto de eventos.

En el año 2000 se celebró en Madrid la primera edición del Festival Mar auspiciado y apoyado por el entonces ministro de Agricultura, Miguel Arias Cañete. Catorce años más tarde, también en el mes de mayo, han dado comienzo una serie de actos que culminarán la primavera que viene en la Bienal de las Actividades Marítimo-Pesqueras (BIAMAR 2015) “una feria única en su género, en la que los stands están organizados por islas y océanos y en la que se exhibe e informa de todas las posibilidades de desarrollo que tiene el sector marítimo-pesquero en nuestro país”, afirma José Luis Soler, coordinador general de Biamar.

Antes de que termine el año y preparando el gran acontecimiento se celebrarán una serie de eventos. Hasta ahora ha tenido lugar la presentación de los Premios “Voz del Mar” y la celebración del Congreso Andaluz de Emprendedores del Sector Marítimo-Pesquero (COENAT 2014). Más adelante se celebrará en julio el Foro Andaluz por el Empleo Juvenil en el Sector Marítimo (VOC-MAR 2014), dedicado a los jóvenes con vocación marítima; el Congreso Andaluz del Deporte Náutico (CANDE-NÁUTICA 2014), de septiembre, destinado al deporte náutico como motor de desarrollo económico y social y, por último, el Congreso Nacional de Empresas de Turismo Náutico (TURISMAR 2014) que se cele-

brará en noviembre, y cuya temática será el turismo marítimo y el sector de los cruceros.

COENAT 2014

El Congreso Andaluz de Emprendedores del Sector Marítimo Pesquero (COENAT 2014) reunió a expertos y profesionales de las actividades marítimas. “Si tuviésemos que emplear una palabra para definir el evento podríamos

La labor realizada por instituciones y medios de comunicación en interés del mar serán reconocidos en septiembre



Presentación de la revista Mar en la Mesa Biamar

decir, sin temor a equivocarnos, que ha sido un Congreso de altura”, afirman desde la organización.

Andrés Espinosa, consejero delegado del grupo Ubago, explicó el desarrollo de la empresa y su expansión internacional. Ignacio Sobrino, director del Instituto Oceanográfico de Cádiz, trazó una semblanza del IEO hablando de la investigación como base para confeccionar las normativas de control y gestión de la pesca.

Otro de los ponentes, José Luis Muñoz, responsable del grupo Conservera de Tarifa, expuso el crecimiento de la empresa hasta convertirse en una de las más importantes corporaciones gracias a los procesos artesanales que lleva a cabo en la elaboración de sus productos.

Respecto a las posibilidades de desarrollo que tiene el sector en Andalucía, los especialistas destacaron las actividades ligadas a la navegación deportiva y al submarinismo, así como a la explotación de espacios naturales y los proyectos relacionados con la mejora de la seguridad en el mar.

A lo largo del año se celebrarán varios eventos que culminarán en la feria Biamar, en mayo del 2015

Jesús Villalobos expuso la herramienta de asesoramiento “Andalucía Emprende” y se dieron a conocer experiencias de éxito impulsadas por jóvenes empresarios.

El Instituto Social de la Marina estuvo representado por Francisco Corral, director provincial de Cádiz y por el doctor Leovigildo Mallorca, especialista en Medicina Marítima de Algeciras, quienes expusieron el papel de la institución y hablaron de medicina preventiva y métodos asistenciales en el mar.

PREMIO “VOZ DEL MAR”

Nuestra revista ha sido galardonada con el premio “Voz del Mar” que el próximo mes de septiembre también recibirán el programa de RNE-Radio Exterior “Españoles en la Mar”; el Servicio Marítimo de la Guardia Civil de Algeciras; el Instituto Español de Oceanografía; Salvamento y Seguridad Marítima y la Cruz Roja del Mar.

El galardón, según los organizadores, nace para agradecer “el trabajo de personas e instituciones que hacen más fácil el trabajo de los demás, ofreciendo a nuestros jóvenes un marco de encuentros y oportunidades en el sector marítimo-pesquero y haciendo que el mar sea cada vez más seguro, utilizable, mejor aprovechado y más protegido”.

Los premios se entregarán en una cena de gala en la Línea de la Concepción. Representantes de las instituciones y medios galardonadas recibirán en una escultura, el logotipo del certamen que, elaborado en acero, bronce y madera representa, según se mire, un velero o un pez. Hasta ese momento, cada uno de los premiados están presentando la labor que realizan en la Mesa Biamar.

Francisco Corral, director provincial del ISM en Cádiz, y Ana Díaz, redactora de esta publicación, lo hicieron el pasado 12 de junio. El director provincial explicó el funcionamiento del Instituto Social de la Marina destacando las facetas más importantes que desarrolla. La periodista, por su parte, explicó las etapas por las que ha pasado la revista MAR en sus 50 años de vida, los retos de futuro a los que se enfrenta y el trabajo que se realiza desde la redacción en Madrid, agradeciendo en nombre de mis compañeros y del director la concesión de este premio que reconoce la labor informativa que realizamos”. ■

Ana Díaz

CALENDARIO DE EVENTOS BIAMAR 2014/2015

Mayo 2014	- Premios la “Voz del Mar” - Congreso Andaluz de Emprendedores del Sector Marítimo Pesquero (COENAT 2014)
Julio 2014	- Foro Andaluz por el Empleo Juvenil en el Sector Marítimo
Septiembre 2014	- Congreso Andaluz del Deporte Náutico (CONDENÁUTICA 2014)
Noviembre 2014	- Congreso Nacional de Empresas de Turismo Náutico (TURISMAR 2014)



La VOZ de la EXPERIENCIA

El rey Juan Carlos I presidió su último acto oficial, el pasado 13 de junio, con la conmemoración del 25 aniversario de la Asociación del voluntariado senior (SECOT) en el que también participó, como invitada, la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, quien puso de manifiesto que el Rey encarna los valores con los que varias generaciones han construido una España más próspera.

La asociación SECOT está formada por jubilados, prejubilados o en situación profesional que les permita dedicar parte de su tiempo, en régimen de voluntariado, a ofrecer sus experiencias a jóvenes emprendedores, pequeñas y medianas empresas en dificultades, instituciones, entidades sin ánimo de lucro, empresas y entidades en países en vías de desarrollo, para contribuir al desarrollo de la economía y a la lucha contra el paro y los desequilibrios sociales entre regiones.

En su intervención Báñez afirmó que S.M. el Rey ha sabido encarnar los valores con los que varias generaciones han construido una España más abierta, más próspera y con más oportunidades para todos. “Durante su reinado, dijo la ministra, España ha dado un salto espectacular: ha logrado consolidar una democracia estable, ha conseguido situarse como una de las economías más dinámicas del mundo y ha reforzado su condición de Estado social y de derecho”.

Respecto a SECOT, la ministra resaltó el compromiso de esta organización por haber aportado a la sociedad española, y en particular a los jóvenes, su conocimiento y experiencia. “Usted Majestad- dijo Báñez- es un ejemplo de lo que significa SECOT, dado que puede exhibir con orgullo, no sólo el trabajo realizado en 39 años como Rey de todos los españoles, sino también su contribución insustituible a garantizar, en la persona de su hijo Don Felipe, el futuro en paz y libertad de España”.

COMUNIDAD IBEROAMERICANA

La titular de Empleo y Seguridad Social hizo referencia también a la apertura de España

al mundo y su contribución a la construcción de la comunidad iberoamericana, “que ha sabido crear múltiples lazos de unión con la comunidad internacional”.

El legado de las generaciones maduras a las futuras, fue uno de los aspectos en los que la ministra hizo especial hincapié. “Es

“Gracias por hacer posible que las nuevas generaciones estén donde están y puedan continuar la labor que habéis hecho”, manifestó el Rey Juan Carlos.



S.M. el Rey Juan Carlos I, preside el 25 aniversario de la Asociación de voluntariado senior

muy importante que vuestra generación lidere iniciativas como las que desarrolla SECOT, transmitiendo conocimiento y experiencias que han sido tan valiosas para nuestro país”.

Báñez agradeció al Rey su generosidad y trabajo voluntario porque “hoy son muchos los jóvenes que triunfan dentro de sus empresas y muchos los emprendedores que han puesto en marcha sus propios proyectos con éxito”.

JÓVENES Y EMPRENDEDORES

También la ministra puso de manifiesto el compromiso de Su Majestad con los jóvenes, que se ha traducido en que SECOT sea una de las primeras organizaciones en adherirse a la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven, una iniciativa impulsada por el ministerio de Empleo y Seguridad Social hace año y medio, con el reto de ofrecer oportunidades a los jóvenes.



SECOT, acompañado de la ministra de Empleo y Seguridad Social

SECOT, según manifestó la ministra, ha reforzado el vínculo entre generaciones y ha construido futuro con los emprendedores. Por ello en 2013 los voluntarios de la asociación han impartido un total de 700 horas lectivas de formación en este ámbito, a más de 500 jóvenes.

Una de las herramientas más eficaces para la empleabilidad es transmitir la experiencia de las generaciones mayores a las más jóvenes “la experiencia –puntualizó- es un tesoro que puede transmitirse poniendo a esas generaciones a trabajar juntas. “Por eso nuestra Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven puso en marcha el Contrato Generaciones, que permite que los jóvenes empresarios puedan contratar a un trabajador mayor de 45 años que aporte experiencia en el inicio de su actividad sin coste de Seguridad Social”.

La ministra terminó su intervención agradeciendo al Rey y a su generación haber transmitido sus conocimientos y generosidad, porque han traído a los españoles años de libertad, paz y prosperidad.

¿QUÉ ES SECOT?

SECOT es una asociación sin ánimo de lucro y declarada de “utilidad pública” en 1995. Sus voluntarios son los seniors, Socios de Pleno Derecho, profesionales cualificados jubilados, prejubilados o en activo, con espíritu altruista, que desean ofrecer su experiencia y conocimientos en gestión empresarial a quienes lo necesitan.

El perfil de voluntario tiene que reunir, entre otros, los siguientes requisitos mínimos:

- Formación. Ha de ser apropiada de manera que tenga la capacidad de desempeñar la actividad propia de SECOT en el amplio espectro de asesorías a realizar, desde bastante simples a muy complejos, como por ejemplo, planes estratégicos.
- Experiencia laboral. Mando intermedio o superior.
- Capacidad para integrarse en la Organización y trabajar en equipo.
- Entrevista. Por parte del responsable de personal de cada delegación que será además el encargado de presentar al candidato para su posterior aprobación.
- Conocimientos informáticos básicos. A ser posible, manejo a nivel de usuario.
- Capacidad para transmitir su experiencia y conocimientos.

Las principales líneas de actuación son las siguientes:

- Ayudar y prestar asesoramiento a jóvenes emprendedores, personas en riesgo de exclusión o dificultad social, empresas de tamaño reducido, entidades sin ánimo de lucro, países en desarrollo...
- Asesorar a organismos gubernamentales e instituciones financieras.
- Promover actividades de formación y de capacidad técnico-profesional.

¿BUEN NEGOCIO?

¿Es mi idea un buen negocio?, ¿qué diferencias hay entre ser autónomo y montar una Sociedad Limitada, o una cooperativa?, ¿en qué momento contratar a alguien que me ayude?, ¿cómo afectan los impuestos a mi negocio?, ¿cómo puedo mejorar mis ven-

“El Rey encarna los valores con los que varias generaciones han construido una España más próspera” (Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social).

tas?, ¿qué hago si mi negocio no va bien?

Emprender una nueva actividad o negocio acarrea múltiples interrogantes y nadie mejor que una persona con experiencia, que ha dedicado toda su vida a desarrollar una labor profesional determinada. Los jubilados no son un colectivo apartado y aparcado en la sociedad. Son un pozo de sabiduría, un patrimonio laboral que puede jugar un papel decisivo en aspectos clave y necesarios para iniciar tu propio negocio o desarrollar una idea original. Existen aspectos clave de un proyecto que necesitan el apoyo y la experiencia de un senior.

¿Y cómo se puede plasmar esa ayuda?

- Concreción del objeto y actividades. ¿es un proyecto con futuro?



Asistentes al acto

- Condicionamientos legales previos. ¿Se requieren autorizaciones, registros, cualificaciones profesionales específicas para ejercer el negocio?
- Comercialización. Previsiones de ventas. ¿Cuál es el mercado? ¿quiénes son los competidores? ¿cómo acceder a la clientela? ¿Cuál es la ubicación adecuada?
- Conocimientos técnicos y medios necesarios. ¿Necesito formación especializada? ¿ayuda de otros socios o empleados? ¿Cuáles son las inversiones necesarias? ¿necesito otros recursos financieros para operar?
- Previsiones de gastos. ¿Cuáles

son todos los conceptos de gastos necesarios? ¿cómo los cuantifico?

- Previsiones financieras. ¿Qué capital propio necesito? ¿Con cuánto cuento? ¿cuáles son las posibles ayudas públicas y dónde y cómo obtenerlas? ¿Cuáles son las necesidades de endeudamiento? ¿Cómo cubrirlas?



- Forma jurídica y otros aspectos legales. ¿Qué clase de empresa? ¿Cómo constituirla? ¿Qué permisos o licencias se requieren: municipales y otros? ¿Cuáles son los requisitos fiscales y de Seguridad Social?

Si una persona “mayor” está a nuestro lado, sus consejos tendrán un valor añadido incalculable e impagable. Son los senior un colectivo formado por jubilados y prejubilados que desarrollan una labor clave en el inicio de una actividad emprendedora “valiente”, pero sin la experiencia adecuada. Es, en definitiva, la ayuda de los mayores a los jóvenes. ■

Las COTIZACIONES, más FÁCILES

El Gobierno está estudiando un nuevo procedimiento de facturación que la Seguridad Social hará directamente a las empresas por las obligaciones de cotización, recogido en una norma que la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, presentó al Consejo de Ministros, con un rango de Anteproyecto de Ley de medidas en materia de liquidación e ingresos de cuotas a la Seguridad Social.

Con el nuevo sistema las empresas dispondrán cada mes de un cálculo individualizado de las cuotas sociales para cada trabajador.

Se trata de un medio de facturación directo que permitirá establecer un control integrado de la recaudación basado en el cálculo previo, por parte de la Administración, de las cuotas de Seguridad Social para cada uno de los trabajadores de las empresas.

El objetivo que pretende esta norma es triple: minimizar posibles errores, optimizar la información facilitada a las empresas y trabajadores, y facilitar el pago de cuotas por medios telemáticos. Ésta es una de las medidas más destacadas de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA).

IMPLANTACIÓN GRADUAL

La previsión es que el sistema de facturación directa comience a introducirse durante el último trimestre de 2014, empezando por el Régimen General, y se irá ampliando gradualmente hasta su completa implantación.

El procedimiento se inicia cuando la Tesorería General de la Seguridad Social notifica a las empresas que cumplen los requisitos establecidos y la obligatoriedad de unirse al sistema de liquidación directa. Una vez incorporada la empresa (a partir del primer día del mes siguiente al de la recepción de la notificación), el sistema estará operativo desde el tercer mes natural siguiente.

La empresa deberá entonces solicitar a la Tesorería General de la Seguridad Social el cálculo de la liquidación de cuotas de sus trabajadores entre los días primero y penúltimo natural del plazo reglamentario de ingreso.

Finalmente el empresario ingresará la factura mediante cargo en cuenta o pago electró-

nico. De esta manera se eliminarán desplazamientos innecesarios y se acaba con los boletines de cotización, con el consiguiente ahorro económico y de trámites.

MÁS DE 1,3 MILLONES DE EMPRESAS

Para la Seguridad Social supondrá manejar datos de alrededor de 13 millones de trabajadores de las más de 1,3 millones de empresas a las que gestionará la facturación direc-

La Seguridad Social facturará directamente a las empresas



ta, con un volumen de recaudación de 8.600 millones de euros. Esto implica un nuevo giro al sistema de Remisión Electrónica de datos.

El resultado de la aplicación del Anteproyecto supondrá un ahorro neto de 63,4 millones de euros anuales para las empresas, por las menores cargas administrativas.

En definitiva, se trata ahora de que un sistema que nació para que la empresa enviase

datos a la Seguridad Social se convierta en un camino de doble dirección, de forma que la Administración también se comunique con la empresa por esta vía.

Para las empresas supondrá ahorro de trámites y la prevención de situaciones erróneas de cotización, y la liquidación incluirá todas las bonificaciones o reducciones a que tenga derecho. Además, supone una importante

reducción de cargas administrativas: se simplifica la obligación de cotizar y el procedimiento de pago es totalmente online.

En el caso de los trabajadores es importante resaltar, que dispondrán de un dato cierto de cotizaciones que les permitirá conocer, con la máxima precisión, la cobertura de las prestaciones, ya que no hay margen para el error.

Supone, por tanto, una mejora de la comprensión del sistema de protección social, al tiempo que otorga transparencia sobre el detalle de cuotas que abona la empresa por él.

GANAN LA EMPRESA, GANA EL TRABAJADOR

- ❑ Se corrigen los posibles errores en la cotización
- ❑ Procedimiento simplificado por medios telemáticos
- ❑ Las empresas tendrán la certeza de que se aplican todas las bonificaciones o reducciones
- ❑ La Seguridad Social se acerca al ciudadano: el trabajador gana en fiabilidad y puede estar seguro de que su empresa cotiza correctamente.



❑ Información integrada de empresas y trabajadores

Alrededor de 13 millones de asalariados tendrán la certeza de que sus cotizaciones al sistema de pensiones es correcta

SISTEMA RED

Además de este nuevo sistema de facturación de cuotas de cotización a las empresas, la información con la Tesorería General de la Seguridad Social, continuará llevándose a cabo mediante el programa RED, un servicio que se ofrece a empresas, agrupaciones de empresas y profesionales cuya misión es permitir el intercambio de información y documentos entre la Tesorería y los usuarios, a través de Internet.

Con este sistema se pueden llevar a cabo, respecto a la afiliación, las altas y bajas, así como las variaciones de datos de trabajadores, consultas y petición de informes relativos a trabajadores y empresas. Este sistema permite agilizar la relación con la Seguridad Social de empresas y despachos, eliminando el circuito de papel, mejorando la calidad de los datos y evitando esperas en las oficinas de la Administración. ■



Más EMPLEO de CALIDAD

Fátima Bañez, ministra de Empleo y Seguridad Social ha puesto de manifiesto, en distintos ámbitos e instituciones, entre ellas el Senado, el buen comportamiento del empleo, el incremento de cotizaciones a la Seguridad Social, el aumento de los contratos indefinidos y el éxito de la tarifa plana de 100 euros para la contratación indefinida, que ha creado nada menos que una de cada cuatro contrataciones estables.

Las últimas cifras de paro registrado y afiliación son datos esperanzadores que certifican que la recuperación del mercado laboral no es coyuntural sino estructural. La ministra recordó que en mayo la afiliación aumentó en casi 200.000 personas, concretamente 198.320, lo que supone el mejor comportamiento de toda la serie estadística con la excepción de 2005, año en el que tuvo lugar el proceso de regularización masiva de inmigrantes.

En cifras corregidas sobre los efectos del calendario, la afiliación también aumentó, en casi 50.000 personas, que supone el noveno mes consecutivo en que se registra un incremento de esta variable.

El número de parados disminuyó en 111.916 personas, la mayor reducción del número de parados un mes de mayo de toda la serie histórica.

“Menos paro, más empleo, y más empleo de calidad, señorías, esa es ya hoy, tras mucho esfuerzo, la realidad”, recalcó la ministra en el Cámara Alta.

Por otra parte destacó que el número de contratos indefinidos firmados en mayo se situó en 115.935, casi un 21% más que en el mismo mes del año anterior. En este sentido, destacó los buenos resultados de la tarifa plana de 100 euros para la contratación indefinida. “Hoy, uno de cada cuatro contratos indefinidos se hace gracias a la tarifa plana”.

PROTECCION Y PENSIONES

Durante su intervención Fátima Bañez, hizo hincapié en que a pesar de la dureza de la crisis, “el Gobierno ha sido capaz de hacer reformas estructurales, a la vez que atiende a los que más lo necesitan”. En este sentido subrayó que los presupuestos actuales son los más sociales ya que de cada 100 euros, 53 se destinan a gasto

social. “Hemos subido las pensiones –manifestó- permitiendo que los pensionistas ganaran en 2013, 1.372 millones de euros de poder adquisitivo, 204 euros para una pensión media. Y hemos destinado en 2014 casi 30.000 millones de euros a prestaciones por desempleo, priorizando a los que más lo necesitan”.

La ministra dijo que el gasto en prestaciones por desempleo en 2013 fue 100 millones superior al gastado en 2011 y la cuantía media diaria bruta de las prestaciones reconocidas ha pasado de 28,64 euros en 2011 a 28 euros en 2013. También recordó que el subsidio que reciben los parados una vez que han terminado todas sus prestaciones se prorroga hasta que el paro no baje del 20%, y que el 25% de sus perceptores se han beneficiado del incremento

“El objetivo del Gobierno ha sido detener la destrucción de empleo y garantizar el sistema de protección social”.
(Fátima Bañez en el Senado).



Fátima Bañez durante su intervención en la asamblea de la Asociación de Prevención de

de 400 a 500 euros por tener familiares a cargo. Sobre las mujeres indicó que se ha reforzado la reducción de jornada por permiso de lactancia, así como la mejora de la pensión de las personas con contratos a tiempo parcial.

JÓVENES

Respecto a los jóvenes la ministra resaltó que se ha priorizado la lucha contra el desempleo de este colectivo con bonificaciones a la contratación indefinida, deducciones fiscales y tarifa plana para constituirse como autónomo, lo que ha facilitado que más de 400 jóvenes al día hayan encontrado un empleo.

Otras iniciativas en las que incidió Fátima Báñez, en el ámbito de las políticas sociales, son la asistencia sanitaria indefinida, que incluye por primera vez a profesionales liberales asociados a mutualidades y parados de larga duración que han agotado la prestación. Por otra parte, miles de discapacitados tienen una pensión gracias al nuevo convenio especial para este colectivo.

ESTABILIDAD Y FORMACIÓN

“La calidad en el empleo implica estabilidad, apuesta por la formación, conciliación familiar y garantía de la salud e higiene en el trabajo”. De esta manera



La tarifa plana de 100 euros de cotización a la Seguridad Social crea uno de cada cuatro contratos indefinidos.

se expresó la titular de Empleo y Seguridad Social en la I Asamblea de la Asociación de Prevención de Riesgos Laborales (AGROPREVEN), organizada por la Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (ASAJA).

“España está demostrando a Europa una capacidad de recuperación extraordinaria. Mientras que hace dos años y medio nuestro país era el problema de la Unión Europea, será la nación que en 2015 verá crecer más su Producto Interior Bruto (PIB). Paso a paso, los españoles estamos viendo que era posible darle la vuelta a la situación económica. Primero logramos frenar la destrucción de empleo y después comenzamos a crearlo con menores tasas de crecimiento económico”.

SECTOR AGRARIO

Para la ministra esta senda ha permitido invertir también la tendencia en el sector agrario, un sector que durante los años de crisis económica ha sufrido “una sangría de paro inaceptable”. Entre 2008 y 2012 el número de parados en el sector agrícola se triplicó, pasando de 114.800 en el primer trimestre de 2008 a 296.600 en el tercer trimestre de 2013.

PREVENCIÓN

La ministra recordó que la prevención, junto a la estabilidad en el trabajo, la formación, la defensa de los derechos de los trabajadores a través de la lucha contra el fraude y la eliminación de las barreras a la conciliación “son el camino que debemos recorrer hacia el empleo de calidad.

Tras destacar la importancia de la creación de AGROPREVEN, en la tarea de garantizar la salud e higiene en el trabajo en el sector agrario se refirió a la nueva Estrategia de Seguridad y Salud en el Trabajo para el período 2014-2020, que está elaborando el ministerio, y va a suponer un nuevo impulso a las políticas de prevención. “Hasta el momento, Alemania es el único país de la Unión Europea que cuenta con su propia estrategia, por lo que España podría ser pionera también y, además, con un acuerdo social”.

También se refirió a la futura ley de Mutuas en la que se introducirán actividades preventivas dirigidas a asistir y asesorar a las empresas y a los trabajadores autónomos. Una de las novedades es que por primera vez se prevén medidas de asesoramiento para que las empresas adapten sus puestos de trabajo y estructuras para la recolocación de los trabajadores accidentados. ■

Intervención de Fátima Báñez en la clausura del V Congreso Aranzadi Social.

Autopista del mar de Vigo

VISTO bueno de BRUSELAS

Esperemos que en el caso de la autopista del mar subvencionada y proyectada para conectar el puerto de Vigo con, en un primer momento, el de Saint Nazaire el dicho de “lento, pero seguro” sea una realidad. Han pasado ya siete años desde que los gobiernos español y francés acordaran la puesta en marcha de las dos autopistas atlánticas, y cuatro desde que comenzara a funcionar la ruta Gijón-Nantes. Pero la de Vigo aún espera.

Después de varios cambios de sociedad explotadora de la línea y de los numerosos trámites burocráticos que esto ha conllevado, se cumple ahora con otro de los requisitos exigidos para que pueda empezar finalmente su singladura: el apoyo de Bruselas al nuevo proyecto -liderado por la naviera Suardiaz- por lo que hay esperanza de que se inicie en otoño.

La decisión comunitaria supone una ayuda de 3 millones de euros a la puesta en marcha de la línea procedentes del programa comunitario Marco Polo II, cuyo objetivo es descongestionar las conexiones por carretera entre los distintos estados miembros, a la vez que se reducen las emisiones contaminantes que genera el transporte.

Pero no solo esto. Implica también una cierta tranquilidad ante la posibilidad de que la Comisión Europea pueda considerar ilegal el apoyo de los Estados a la ruta. Recordemos que la puesta en marcha de estas líneas “subvencionadas” es una especie de acuerdo tripartito entre la Unión Europea (a través de sus programas comunitarios) y los Estados implicados – en este caso, España y Francia- que aportan al proyecto 15 millones de euros cada uno, siempre que se cumplan

Vista general del muelle de tráfico rodado de Vigo. El contrato para proveer los servicios marítimos de Gefco (PSA Peugeot Citroën) es el carga base con la que se cuenta en la línea Vigo-Saint Nazaire



unos requisitos, entre los que se incluye una determinada frecuencia, durante un tiempo determinado.

Una vez que Bruselas ha dado el visto bueno y que la primera adjudicataria del servicio, Acciona Trasmediterránea, ha cedido sus derechos a Suardiaz, ahora queda que la propuesta sea aprobada por la comisión intergubernamental hispano francesa constituida para regular las autopistas del mar para, por último, recibir la conformidad de los Estados.

No parece que al menos este último trámite vaya a significar mayor demora para el proyecto, dado que en su día recibió “buena nota” de la comisión intergubernamental creada para evaluar los distintos proyectos de autopistas del mar.

GEFCO “EN EL CORAZÓN”

A parte de la complicada coyuntura económica, una de las principales causas de la gran demora de la ruta que une los puertos de Bouzas y Montoir y del consiguiente paso de “mano en mano” de su explotación, han sido las sucesivas pérdidas del contrato como proveedores de los servicios marítimos de Gefco (PSA Peugeot Citroën). La primera adjudicataria fue, como ya hemos comentado, Accio-

Suardiaz tiene ahora que conseguir la cesión de derechos de Acciona Trasmediterránea

na Trasmediterránea, quién, al perder como cliente a Gefco, renunció a la explotación de la ruta. A ésta le sucedió la Compañía Marítima Hispano Francesa, quién renunció también a explotar la autopista del mar entre Vigo y Nantes Saint Nazaire por la misma razón.

Cuando finalmente Suardiaz consiguió ser el proveedor de estos servicios marítimos el año pasado, el Ministerio de Fomento trabajó conjuntamente con la naviera para que ésta se hiciera cargo de poner en marcha el proyecto: Suardiaz contaba con gran experiencia en este tipo de líneas ya que participa en la de Gijón, junto a LD Lines (ruta que está a punto de dejar de recibir la subvención) y, además, es una vieja conocida del puerto francés de Saint Nazaire, donde opera desde 1974.

Pero, el volumen de automóviles que supone el contrato de Gefco no es suficiente para justificar la subvención de la línea, y la naviera asturiana deberá complementar esta carga base con otros clientes, para que así le compense el número de frecuencias y, por tanto, la incorporación de buques al servicio a que obliga el convenio hispano-francés. Para ello, la empresa es consciente de que el servicio debe ser útil, es decir, que deben ofrecer a los cargadores un servicio interesante que les compense en cuanto a coste y al tiempo que les lleva realizar el transporte.

Según fuentes de la empresa, su estrategia para captar clientes se va a centrar en el pequeño transportista, el que tiene su propio camión y no acostumbra a mandar su carga sin cabeza tractora (a pesar de que el servicio precisamente se orienta a la carga no acompañada). Para conseguirlo, según comentó a esta revista Juan Riva, presidente de Suardiaz, la naviera quiere ser *innovadora* y *ofrecer servicios complementarios*. Es decir, poner a disposición de los camioneros, a través de su filial de transporte terrestre, acarreo en Francia y en la Península.

Además, Suardiaz, para hacerse cargo del servicio (que en un principio exigía sacar de la carretera 25.000 remolques, el primer año, 50.000 el segundo y 75 el tercero), planteó una serie de modificaciones al proyecto inicial. Cambios lógicamente basados en la nueva coyuntura económica pero sin que esto signifique un cambio sustancial del mismo. Entre las aspiraciones de la naviera está captar en sus barcos en torno al 3% de



A.P. Puerto de Vigo



la carga total que atraviesa los Pirineos por carretera.

Los retoques planteados se referían también al desarrollo en fases del proyecto. Es decir, comenzar uniendo los puertos Vigo y Montoir, duplicando el servicio, y luego ampliar la ruta a medida que se vayan consolidando las líneas. Esto significa que, desde el primer momento, habilitarán dos barcos gemelos para prestar el servicio. Sin dejar de lado la posibilidad de, a medio plazo, conectar la línea, primero con Algeciras y, posteriormente, con Le Havre.

Según nos explicó el presidente de la naviera, *al poner dos barcos, en cuanto consolidemos la primera frecuencia, podremos pasar a la cuarta sin meter más buques: nuestros barcos, por su diseño y velocidad, permiten ampliar frecuencias sin tener que realizar más inversión.*

PRIORIDAD EN TRANSPORTES

Por otra parte, el presidente de Puertos del Estado, José Llorca durante la Jornada convocada recientemente en el marco del proyecto TrainMos –incluido en la estrate-

La previsión de Suardiaz a medio plazo es habilitar dos barcos gemelos para prestar el servicio, sin dejar de lado la posibilidad de, a medio plazo, conectar la línea, primero con Algeciras y, posteriormente con Le Havre

La Naviera espera captar el 3% de la carga total que atraviesa los Pirineos por carretera

gia europea de transportes (TEN-T) -cuyo objetivo es formar a las personas para el desarrollo de las autopistas del mar en las cadenas multimodales-, anunció “la sensibilidad especial” del Ministerio de Fomento con estos tráficos, por lo que se ha incrementado la reducción de las tasas prevista hasta el 7%, además de facilitar el que se acojan a otras medidas que contempla la Ley de Puertos, como la auto prestación en determinado tipo de tráficos.

Concretamente, desde enero se aplica una reducción de costes portuarios, tanto en el puerto de Gijón (7,5% de tasas y 40% de las tarifas de practica y amarre), como en el de Nantes (13% de tasas y 8% del practica), con lo que también se quiere contribuir a colaborar con este servicio, que se queda sin ayudas estatales ni europeas en 2015.

Según quedó patente en esta jornada, el potencial de crecimiento del transporte marítimo de corta distancia es aún muy amplio: la congestión cada vez mayor del transporte terrestre, como prueban los interminables atascos que se registran en el paso de los Pirineos; la reducción de costes que supone el modo marítimo sobre el terrestre, así como la reducción de la contaminación y la menor siniestralidad, entre otros factores, juegan a

La sociedad que explota la ruta de Gijón-Nantes ha propuesto involucrar también a los puertos de Santander, Poole y Rosslare



A.P. Gijón

La autopista del mar entre Gijón y Nantes se queda sin ayudas estatales ni europeas en 2015. En la imagen el buque "Norman Atlantic", que es el encargado de cubrir la ruta

favor del transporte por mar frente al que se realiza por carretera.

Paralelamente, la sociedad explotadora de la autopista del mar de Gijón, ha realizado recientemente una propuesta a la comisión intergubernamental por dos buques, en el que se verían involucrados, además de los puertos de Gijón y Nantes, los de Santander, el inglés de Poole y el irlandés de Rosslare.

El objetivo que busca la naviera explotadora de la autopista es, según publicó en nota

de prensa Puertos del Estado, ahorrar costes fijos asociados a los buques, como consecuencia de la mejora de la productividad de los mismos, desde un 50% que tienen en la actualidad, a un 75% aproximadamente con la nueva configuración del servicio.

Tal y como explica la nota oficial, esta iniciativa permitiría incrementar los ingresos gracias a la puesta a disposición de la demanda de una red de servicios, en lugar de una línea concreta, con más prestaciones y mayor alcance geográfico. Por su parte, la comisión hispano-francesa de evaluación de los proyectos de autopistas del mar manifestó su interés por la propuesta, aunque tendrá que estudiar el que no rompa la debida coherencia con el convenio en vigor entre los Estados y la Sociedad explotadora, así como las opciones reales que tiene en el contexto actual de mercado.

COMPETENCIA ENTRE RUTAS

La premisa de que al abrir la oferta se mejora la demanda es la que se esgrime también cuando se defiende la compatibilidad entre las dos autopistas del mar atlánticas. Según mantiene Juan Riva, la entrada en funcionamiento de una segunda ruta en la fachada atlántica tendrá un *efecto positivo porque la diversidad de oferta genera un efecto llamada y, muy probablemente, más carga* por lo que duda que se vayan a perjudicar una a otra.

Y es que el retraso en la puesta en marcha de la segunda línea subvencionada (Vigo- Saint Nazaire, Algeciras- Le Havre) ha cuestionado en numerosas ocasiones la viabilidad de la convivencia entre ambas. A este respecto cabe recordar que la carga de la ruta de Vigo es no acompañada, frente a la acompañada de Gijón, lo que implica diferentes clientes y diferente tipo de carga. Concretamente, la no acompañada suele ser mercancía menos urgente y, por tanto, muy apropiada para cubrir huecos en los días de menor ocupación, por lo que se considera muy importante para cualquier línea marítima. Sin duda, el que Suardiaz esté presente en ambas rutas es también una garantía, porque así se garantiza el planteamiento como dos servicios distintos y, a la vez, complementarios. ■

A. Munguía

En tonelaje, desde 2005

La FLOTA EUROPEA creció un 70%

La Asociación de Navieros Europeos (ECSA) ha publicado recientemente un estudio sobre la importancia económica del sector del transporte europeo -elaborado por Oxford Economics y presentado en el Parlamento Europeo- en el que, entre otras cuestiones, se pone de manifiesto la importancia de la flota mercante europea dentro del panorama marítimo mundial, su aportación a las diferentes economías del continente, y las medidas puestas en marcha por los Gobiernos europeos en lo que afecta el sector. En la siguiente información hacemos una recopilación de los datos más interesantes de este estudio.

El estudio se centra principalmente en aspectos como son: la evolución de la bandera europea; el impacto del sector marítimo en la economía; la repercusión de las medidas comunitarias adoptadas sobre las ayudas estatales a transporte marítimo y, por último, la contribución de las academias marítimas.

En lo que hace referencia a este último punto, el informe encargado por ECSA hace una valoración muy positiva, tanto de las habilidades como de la experiencia que se adquiere a través de las academias marítimas, considerándolas vitales para el buen funcionamiento de la industria. Según los datos que aporta el estudio, actualmente hay cerca de 38.000 estudiantes/cadetes en las academias marítimas, un cifra que se ha incrementado un 11%, desde 2004.

Sobre el impacto económico de las medidas comunitarias en las ayudas estatales al transporte marítimo, el estudio de la patronal marítima europea afirma que la industria tiene una serie de características propias que justifican una política fiscal más favorable que la que se aplica a otros sectores. En este sentido, se afirma que esto se debe principal-



mente al carácter global de la actividad, que permite que las empresas puedan moverse a otros países con regulaciones fiscales más favorables, y a la importante contribución de la industria marítima al desarrollo del comercio internacional de la propia Unión Europea.

Igualmente el informe pone el acento en la importancia estratégica que tienen para la Unión el asegurar el suministro seguro de energía, y la capacidad de recibir apoyo militar de las instituciones comunitarias frente a situaciones de crisis.

Partiendo de estos argumentos, y en respuesta a la intensa competencia internacional de centros globales de transporte marítimo y de registros de buques en terceros países, los gobiernos de la UE han introducido ayudas de Estado para apoyar el transporte marítimo, especialmente en forma de "tonnage tax", así como reducciones en los tipos impositivos y en las contribuciones a la Seguridad Social de los marinos. Todo ello bajo la supervisión y siguiendo las directrices sobre ayudas de Estado que contempla la propia comunidad europea.

Prueba de ello es que, basándose en un supuesto y con datos provisionales de nueve países de la Unión Europea, el estudio ha podido descubrir que, de no haberse aprobado estos regímenes de impuestos y otras medidas de ayuda estatales, la contribución económica total de la industria marítima europea hubiera sido alrededor de un 50 % menor que en 2012, lo que evidentemente hubiera repercutido también en el empleo.

EL IMPACTO ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

Tal y como apunta el informe encargado por ECSA, en 2012 la industria marítima europea contribuyó al Producto Interior Bruto (PIB) de la Unión con 56.000 millones de euros y dio empleo a 590.000 personas (el 40% nacionales europeos)– de las que 470.000 eran personal de a bordo y, en total, pagó 6.000 millones de euros en impuestos.

Cómo demuestra el mismo estudio elaborado por Oxford Economics, el sector marítimo es una industria muy productiva. Prueba de ello es que cada trabajador del mar aporta, de media, 88.000 euros al PIB europeo, una cantidad muy superior al promedio en la Unión, que está en torno a los 53.000 euros.

Las navieras comunitarias están realizando un importante esfuerzo para competir con otros centros marítimos mundiales, especialmente del sudeste asiático.

Además, indirectamente, la industria marítima facilitó la creación de 1,1 millones de empleos, en 2012, lo que supuso la contratación de 550.000 personas más y una aportación adicional a la riqueza del continente de cerca de 30 mil millones de euros.

Tomando todos estos datos juntos, en 2012 la aportación total al PIB europeo del sector se estimó en 145.000 millones de euros, con 2,3 millones de personas contratadas y una contribución en concepto de impuestos de 41.000 millones.

A comienzos de 2014, según este estudio, la flota de la Unión Europea, (bajo control de navieros europeos, en la que se incluyen buques bajo otras banderas) sumaba 23.000 buques, con 450 millones de toneladas de arqueo bruto (GT) y 660 millones de tpm. Destaca en el informe como, desde 2005, la flota creció en tonelaje un 70%, tanto en GT como en tpm.

A pesar de ello, sin que resulte contradictorio, el número de buques se incrementó en una proporción menor, reflejando la creciente tendencia hacia barcos de mayor porte, con más ventajas para las economías de escala.

A principios de este año, los navieros europeos controlaban el 40% de la flota mercante mundial lo que, a pesar de ser un porcentaje muy elevado, refleja un descenso respecto al 41% que controlaba en 2005. Tal y como explica el estudio, las empresas marítimas comunitarias están realizando un gran esfuerzo para poder competir con otros centros marítimos mundiales, particularmente los del sudeste asiático.

En algunos segmentos la tasa de flota controlada por navieros de la Unión es aún mayor, como sucede con los buques contenedores, con un 60% de las GT mundiales, el 52% de los buques de carga general y el 43% de los tanques. Por nacionalidades, Grecia es el país de la Unión que más flota controla, con un 36% de las GT, seguida por Alemania que representa más del 21% de las GT comunitarias.

Dentro de la flota de la Unión Europea, el crecimiento más fuerte entre 2005 y 2014 fue el registrado por los buques off-shore, que aumentó en términos de tonelaje bruto, un 28% en 2005, frente a un 37%, en 2014. ■

A. Munguía

Navantia- Puerto Real

Un soplo de AIRE para el ASTILLERO gaditano

El astillero de Navantia en Puerto Real es ya proveedor preferente de la compañía Iberdrola, tal y como anunció recientemente el presidente de la eléctrica, Ignacio Sánchez Galán. La decisión es todo un soplo de aire fresco para la que quizás sea la factoría más castigada de Navantia y supone, en principio, un contrato de cerca de 70 millones de euros destinados a la fabricación y montaje de una subestación eléctrica para un parque eólico marino en Alemania.

La grata noticia se dio a conocer tras la reunión del presidente de la eléctrica con la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, y, según anunciaron, supondrá 600.000 horas de trabajo y dará trabajo, de media, a unos 250 operarios ocupando, en los momentos de máxima actividad, hasta a 500 trabajadores. Un impacto que no se queda aquí ya que como toda la fabricación se va realizar en el astillero de Puerto Real, también se verá implicada la industria auxiliar de la zona.

Tal y como explicó el presidente de Iberdrola, el astillero de Puerto Real será a partir de ahora proveedor preferente para fabricar las estructuras metálicas del parque eólico marino de Wikinger, que la eléctrica desarrolla en Alemania. De esta forma, los casi 70 millones de euros que supone la adjudicación del contrato se harán efectivos una vez que el gestor de la red alemana garantice la conexión de dicha instalación eólica offshore.

Pero la trascendencia de este acuerdo no está solo en esta primera adjudicación –un contrato menor–, sino en lo que se supone que puede venir detrás. Y es que este encargo abrirá a las puertas de los astilleros de Puerto Real a nuevas oportunidades de futuro y por

tanto, a la construcción de otros parques marinos que tiene proyectados Iberdrola en Reino Unido y otros países de Europa.

NUEVOS MERCADOS

Cómo ya sabemos los últimos años no han sido nada fáciles para ninguna de las factorías de Navantia y, entre ellas, quizás la de Puerto Real sea la planta más afectada. Ahora mismo, la factoría se encuentra prácticamente parada, con algún que otro contrato puntual para realizar alguna reparación. Prueba de ello es que en la provincia de Cádiz, donde la tasa de



Vista aérea del astillero de Navantia en Puerto Real

desempleo es la más alta de Andalucía y supera el 43%, Navantia cuenta con tres plantas: Puerto Real, Bahía de Cádiz y San Fernando.

A pesar de que son conscientes de que el contrato no soluciona su situación, el anuncio de Iberdrola ha sido un alivio para los trabajadores del astillero. Que la eléctrica considere al astillero como proveedor preferente es una oportunidad para demostrar que son capaces de competir en otros sectores diferentes del de la construcción de buques, apuntan desde el Comité de Empresa de Navantia.

Pero, como ya informamos en el número anterior de MAR, lo más concreto que ahora tienen en el astillero es el acuerdo del Consejo de Ministros de hace unas semanas por el que se autorizaba una operación financiera de 400 millones de euros, para la construcción de dos Buques de Acción Marítima (BAM) para el Ministerio de Defensa, uno de los cuales se construirá en Puerto Real. La

Navantia- Puerto Real construirá también un Buque de Aprovisionamiento para la Armada

fabricación de estos buques se prevé que pueda empezar después del verano y que ocupe, según la SEPI (Sociedad propietaria de Navantia) a unos 500 operarios.

Por otra parte, los trabajadores de las factorías públicas siguen pendientes de la posible construcción del anunciado gasero para Gas Natural y han sido elegidos, compitiendo con los astilleros coreanos de Daewoo, en la fase final de la licitación para la compra de barcos de aprovisionamiento que quiere adquirir la Marina Australiana.

No obstante, según ha trascendido los nuevos encargos para el astillero andaluz precisarán una remodelación de sus instalaciones, por lo que la Junta de Andalucía se ha comprometido a destinar 3,1 millones de euros para acometer las mejoras que requieren los astilleros de la bahía de Cádiz, en caso de que se concreten estos contratos. También los sindicatos del sector han alertado que, de fructificar estos proyectos, será necesario dar formación especializada tanto a las plantillas del astillero, como a los operarios de la industria auxiliar.

El parque de Wikinger se construirá en el mar Báltico, donde la profundidad oscila entre 37 y 43 metros. El emplazamiento cubre un área de unos 34 kilómetros cuadrados en los que se instala-

ran 70 aerogeneradores de 5 megavatios (MW) de capacidad unitaria y una subestación marina. Los 350 MW de este parque producirán suficiente energía para cubrir las necesidades de más de 350.000 hogares y evitarán la emisión a la atmósfera de casi 600.000 toneladas de CO₂ al año.

Con una inversión de cerca de 1.400 millones de euros, Wikinger tendrá un gran impacto económico en toda la cadena de suministro y permitirá crear cientos de nuevos puestos de trabajo.

Con este acuerdo, que se materializó en una reunión con la presidenta andaluza, Iberdrola reitera su compromiso con Andalucía, donde su actividad ha tenido un impacto económico entre 2002 y 2013 de casi 4.100 millones de euros. ■



El presidente de Iberdrola, Ignacio Sánchez Galán, junto a la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, después de anunciar que el astillero de Puerto Real será proveedor preferente de la eléctrica



Se dieron cita en Bilbao

Los AMARRADORES temen la liberalización de servicios PORTUARIOS

Asociaciones de amarradores de ámbito europeo e internacional se dieron cita el mes pasado en Bilbao, convocados por la Asociación Española de Empresas de Amarre (AEEA), para debatir el futuro de su actividad ante los cambios normativos que, tanto a nivel comunitario como en el seno de la OMI, se van a preparar en los próximos meses.

Concretamente, la futura legislación europea, la seguridad de los servicios y los estándares mínimos de formación y experiencia en materia de amarre, acapalaron gran parte de la reunión, celebrada en la Cámara de Comercio de la capital vizcaína.

Durante el encuentro, los empresarios del amarre reclamaron que cuando se aborde la elaboración del Reglamento comunitario, se tenga en cuenta lo formulado por la normativa sobre seguridad y amarre que prepara la Organización Marítima Internacional (OMI) -donde se incluye tanto el amarre a flote como a tierra-.

En la reunión participaron, junto a los miembros de la Asociación Española de Amarradores (AMA), representantes de Finlandia, Suecia, Alemania, Bélgica, Holanda, Italia, Estados Unidos y Malta. En el curso de las intervenciones, los amarradores se mostraron especialmente preocupados porque la liberalización de los servicios portuarios y, por añadidura los de amarre, provoque el “debilitamiento de la gran calidad de este servicio”, tal y como apuntó el secretario general de la AMA, Francisco Peleteiro.

Este representante subrayó también que “los amarradores no estamos en contra ni de la liberalización, ni de la libre competencia” pero sí “queremos que, si hay liberalización, no se rebajen ni los niveles de seguridad ni los medios que tenemos los amarradores, que son extraordinarios”.

Para defender la calidad de este servicio, el sector ha elaborado una serie de directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre, para que se tengan en cuenta y se evite el desembarco de “oportunistas” en la actividad. Un documento que “queremos sea vinculante” y que pretende reforzar el papel “garante de los amarradores en materia de seguridad portuaria y de lucha contra la contaminación”.

Y es que, según Peleteiro, la liberalización de este servicio, “que supone no más de un 1% de las tasas portuarias” puede traducirse en unos ahorros mínimos que podrían acarrear “pérdidas millonarias” en caso de accidente o mala praxis. “El servicio que prestan los amarradores es profesional 24 horas al día, todos los días del año”.

La Asociación Española de Empresas de Amarre fue creada en 1991, y es la única que agrupa a las empresas de amarradores en España así como de la actividad portuaria del amarrador. Actualmente, la AMA está formada por 28 empresas y más de 600 amarradores, por lo que dispone de socios en casi todos los puertos de interés del Estado. ■

A. Munguía



Organizado por la Liga Naval, en Cantabria

II CONGRESO Marítimo

Más de un siglo después de que celebrara su primera edición, la Real Liga Naval Española (RLNE) organiza el II Congreso Marítimo Nacional, del 23 al 25 de septiembre, en Santander, en el que, en colaboración la Escuela Técnica Superior de Náutica Nacional, se abordará la realidad y los retos del sector marítimo español.

De su análisis, se elaborarán unas conclusiones que serán remitidas al Gobierno y a los partidos políticos, y de las que daremos también debida cuenta en estas páginas.

Según los organizadores del Congreso, ha transcurrido más de un siglo y la situación por la que atraviesa el sector no es precisamente halagüeña. “Una marina mercante disminuida, una realidad portuaria en desventaja con el resto de Europa -en la que se está perdiendo la oportunidad que supone el poder ser la conexión entre el Continente y Sudamérica-, así como el desamparo de los armadores españoles, la problemática suscitada en torno al *tax lease*, y el escaso apoyo a una Armada que ve mermados sus efectivos”, son los temas que se abordarán durante los tres días del Congreso de Santander.

Comenzarán las sesiones con una mesa redonda en la que el director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero y el presidente de Anave, Adolfo Utor, analizarán *Como potenciar el desarrollo de la Marina Mercante en España*.

A continuación, el director general de la Asociación de Navieros, Manuel Carlier, pronunciará la ponencia sobre *Cómo invertir el descenso de la flota del Registro de Canarias* a la que seguirá la intervención del director de Sasemar, Juan Luis Pedrosa sobre la *Realidad Actual del Salvamento Marítimo*.

La tarde del día 23 se dedicará a hablar sobre los puertos en dos mesas redondas,

Marina mercante, puertos, astilleros, náutica deportiva, pesca, y la situación de la Armada coparán los tres días de trabajo

ambas centradas en la *Realidad portuaria en España* con la participación, entre otros, del presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, el capitán marítimo de Tenerife y el de la capital cántabra.

Al día siguiente, el Congreso se centrará, por la mañana, en los astilleros con las ponencias: *Navantia, perspectivas de futuro* y *¿Tienen futuro los pequeños y medianos astilleros en España?*

Por la tarde, se iniciará el repaso a la situación de la Armada Española con las ponencias *La Armada de hoy en día y sus relaciones con la comunidad marítima*, a la que seguirá una mesa redonda sobre la *Armada del futuro*, en la que se expondrán los *Retos de la Armada y los nuevos retos de la construcción naval*.

La enseñanza náutica en España, la marina deportiva y la marina de pesca serán los temas de debate de la última jornada. A primera hora se abordará el tema de la enseñanza náutica en España y la marina deportiva. Primero, con la mesa redonda *Vías para favorecer el emprendimiento en el sector marítimo español* y, posteriormente, con la ponencia *El papel de la Universidad dentro del sector marítimo*.

Cerrará el Congreso la mesa sobre la marina de pesca, en la que se celebrará un coloquio en torno a la *realidad de la pesca en España*, en la que participarán representantes del sector. ■

A. Munguía



El CSIC estudia las especies objetivo de la flota artesanal

El grupo de ecología pesquera del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), será el responsable de un estudio que evaluará las trece principales especies objetivo de la flota artesanal gallega. Los datos obtenidos se presentarán en la reunión anual del ICES que se celebrará en A Coruña entre el 15 y el 19 de septiembre.



Raúl Gutiérrez

Faneca, abadejo, lubina, sargo, salmonete, pinto, congrio, solla, lenguado, pintarroja, raya, pulpo y centolla. Estas son las trece especies objetivo de la flota artesanal gallega elegidas para su investigación por su interés tanto comercial como ecológico. El objetivo final será contar, en el plazo de un año, con una evaluación equivalente a las que realiza el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés) en determinadas pesquerías industriales. Y es que, hasta el momento, la mayoría de las poblaciones objetivo de la flota artesanal no dispone de dicha evaluación, según afirma Alexandre Alonso, uno de los investigadores que participa en el proyecto.

Estos trabajos permitirán conocer el estado de las poblaciones de múltiples especies costeras. Según el citado investigador, “los resultados serán el primer paso para que desde la comunidad científica estemos en condiciones de proporcionar a los organismos competentes las herramientas necesarias para obtener mejoras en la gestión de la pesca en Galicia”.

Pese a su gran importancia, tanto económica como social y ecológica, la pesca artesanal nunca ha recibido la atención que debería. Con estos trabajos se empezará a remediar esta situación. Unos trabajos que servirán para estandarizar los datos de capturas de las trece especies citadas y, asimismo, analizar la sincronía entre las tendencias poblacionales y su correlación con diferentes variables ambientales y las características vitales de cada especie. ■

La anchoa del Cantábrico opta a la certificación de pesca sostenible

Las Cofradías del País Vasco y la cántabra de San Martín de Laredo, se someterán, en un proyecto común, a la evaluación para obtener la certificación de Marine Stewardship Council (MSC) de pesca responsable. Es la primera vez que la anchoa es evaluada bajo este estándar y también es la primera pesquería del mar Cantábrico en el programa. El certificado estará abierto a otras flotas de este mar.

Las Organizaciones de Productores de Bajura de Vizcaya y Guipúzcoa que integran las flotas de cerco de anchoa de las Cofradías vascas y la Cofradía de Pescadores de San Martín de Laredo, de Cantabria, se han unido en una apuesta de futuro de su pesquería de anchoa al decidir someterse a la evaluación para obtener el certificado MSC de pesca sostenible. Caso de que esta evaluación termine satisfactoriamente, podrá ser comercializada con la ecoetiqueta del MSC.

Las flotas de las cofradías antes mencionadas tomaron la decisión de someterse a la evaluación completa del MSC con el objetivo de poner en valor la sostenibilidad de su forma de pescar, que convierte a la anchoa en

un producto único en el mercado. Estas flotas que integran la Unidad de Certificación han acordado establecer un certificado abierto para que otras cofradías y barcos cerqueros de la flota del Cantábrico puedan compartir esta certificación.

El arte utilizado es el cerco, un arte de pesca que garantiza la sostenibilidad del medio marino. La unidad de certificación está compuesta por 58 barcos cuyas capturas, fundamentalmente entre los meses de marzo y junio, alcanzaron las 7.000 toneladas el pasado año.

La evaluación se realizará según tres principios del estándar ambiental del MSC: la salud de la población de anchoa; el impacto de la pesquería en el ecosistema marino; y la efectividad de la gestión de la pesquería. ■

• Nuevas advertencias de la UE

La Comisión Europea ha sacado dos nuevas "tarjetas amarillas" por no actuar contra la pesca ilegal, No Declarada y No Reglamentada, INDNR. En esta ocasión han recibido la advertencia Filipinas y Papúa-Nueva Guinea, que se unen así a Corea del Sur, Ghana y Curaçao, advertidos en 2013, y Fiji, Sri Lanka, Togo, Panamá y Vanuatu, en 2012. Hay que recordar que la UE ya acordó incluir en la "lista roja", lo que conlleva el cierre de sus mercados de pescado y derivados, a Belice, Camboya y Guinea Conakry.

Tanto Filipinas como Papúa Nueva Guinea, deberán demostrar que adoptan medidas adecuadas para atajar la pesca INDNR, o de lo contrario pasarían a engrosar la lista de países sancionados. Con este nuevo paso, la Comisión Europea confirma su firme decisión de combatir la pesca INDNR, y que sus actuaciones anteriores no eran actos aislados sino parte de una política a largo plazo, como destaca la organización Oceana.

• Rebaja en la multa a Baleària

El Tribunal Supremo ha confirmado la sentencia de la Audiencia Nacional que acordaba una rebaja, de entre el 30% y el 50%, en la multa de 15,9 millones de euros que le fue impuesta a la naviera Baleària por pactar precios con Trasmediterránea en la ruta que une la Península con Baleares. La denuncia que interpuso el Consell de Ibiza, ante la Comisión de Defensa de la Competencia, se sustentaba en que las navieras se habían estado repartiendo el mercado del transporte marítimo de pasajeros y mercancías mediante la fijación de precios y condiciones comerciales no equitativas.

• Multas por las protestas del cerco

Alrededor de una veintena de multas -aunque fuentes del sector aseguran



Cofradía de Laredo, Cantabria.

BREVES



que llegarán más en los próximos días han sido remitidas a profesionales de la flota pesquera de cerco por los altercados producidos en las protestas de comienzos de este año. Protestas en las que armadores, patrones y marineros reclamaban un reparto "justo" de las cuotas de jurel y caballa.

• Alerta sobre el atún del Índico

Un informe de la Comisión Europea advierte de que el stock de atún blanco en el Índico está sometido a sobrepesca, mientras que el estado de las especies clave de atún es bueno. Señala dicho informe que un posible incremento en el número de buques de pesca, asociados al desarrollo de las flotas de los Estados costeros y al retorno de algunos barcos de la región, podría amenazar el estado de algunas poblaciones tanto de especies objetivo como no objetivo, a menos que sean supervisadas y controladas cuidadosamente.

• Pan de pescado

Con el objetivo de minimizar el impacto de los desechos de la acuicultura, el proyecto "Valora", en el que trabajan científicos del grupo de Ingeniería y Tecnología de los Alimentos de la Universidad de Cádiz, ha desarrollado un línea de investigación para aprovechar los subproductos generados en el fileteado del pescado para generar productos de interés alimentario, como pan de pescado, patés, albóndigas y hamburguesas. El trabajo finalizará el próximo mes de diciembre.

• Nadadores de rescate en Galicia

Galicia es la comunidad con más nadadores de rescate de Europa. Y es que del medio millar de nadadores que hay en el viejo continente, 40 trabajan en Galicia. No en vano, la costa gallega está considerada como una de las más



MEDITERRÁNEO

Sustancial mejoría de la población de atún rojo

Durante la presente campaña se han vuelto a confirmar las expectativas apuntadas en años anteriores. Las medidas de protección sobre el atún rojo están dando sus frutos y, por lo que se está viendo, más que cumplidamente. España agotó su cuota en poco más de un día.

Casi todos los Estados Miembros en el Mediterráneo han cerrado sus pesquerías tras agotar sus cuotas, como afirmó la comisaria de Pesca María Damanaki, y las "han cerrado por sí mismos. Sólo los italianos siguen pescando en el Mediterráneo". Y es que les quedaba algo de cuota. La comisaria mostraba su satisfacción por el cumplimiento registrado tras la aplicación de mayores controles basados en la normativa internacional para evitar la sobrepesca. Desde la Secretaría General de Pesca se confirma el importante despliegue de medios realizado para que esta pesquería sea de las más contraladas del mundo. Falta hacía, desde luego.

Las medidas de protección aplicadas por el Plan de Recuperación del Atún Rojo Atlántico de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) han sido más que satisfactorias. Ocho años han bastado para que los resultados sean evidentes, a pesar de que el Plan de Recuperación está programado a lo largo de 15 años. En 2010 y 2012 se introdujeron algunas modificaciones para aplicar una gestión sostenible de la población, y en 2013 se adoptaron medidas complementarias para mejorar el control del atún rojo capturado vivo con fines de cría. El esfuerzo está mereciendo la pena.

No solo las distintas flotas consumieron su cuota en un tiempo récord, las almadrabas han registrado



niveles históricos que obligarán a liberar miles de ejemplares para no sobrepasar la cuota. Las buenas perspectivas han sido confirmadas por los investigadores del Ifremer francés señalando que "todas las señales son positivas. Existen tres veces más bancos de atunes jóvenes que hace 10 años". Pero añaden que esta mejoría "es tan reciente que es difícil prever si es una tendencia a largo plazo".

Este año Croacia ha formado parte de la flota de la UE por vez primera, junto a las de España, Francia, Grecia, Portugal, Malta y Chipre. Todos ellos se han repartido una cuota de 7.939 toneladas, de la que España y Francia tienen la mayor parte. ■



hostiles de Europa y, por tanto, la más arriesgada para los marineros que faenan cerca de ella. Según el presidente de la asociación española de estos profesionales, los helicópteros de los que se descuelgan estos nadadores realizan una media de 5 rescates de naufragos y heridos en condiciones de mar muy peligrosas.

• Protección de aguas baleares

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente anunció la próxima protección de las montañas submarinas de Ausiàs March y Émile Baudot, así como el Fort d'en Moreu en aguas baleares. "Una gran noticia tanto para el medio ambiente como para el sector pesquero", en palabras de Xavier Pastor, director ejecutivo de Oceana, organización que lleva años solicitando su conservación dado su alto valor ecológico. Oceana recuerda que de esta manera el Gobierno cumple con la legislación nacional y europea que obliga, desde 2006, a la protección de estos hábitats.

• Velas con energía

Dos ingenieros de la Universidad Politécnica de Cataluña acaban de patentar un sistema de velas para barcos capaces de generar energía, y a las que han bautizado con el nombre de *bound4blue*. Consiste en instalar unas velas rígidas, parecidas a las alas de los aviones, en los barcos convencionales, lo que permite reducir el consumo de combustible en grandes cargueros, como los petroleros y, al mismo tiempo, generar y almacenar energía en forma de hidrógeno y oxígeno. Concretamente, un conjunto de turbinas sumergidas generan energía que se almacena a bordo realizando la electrólisis del agua del mar, lo que convierte a los barcos en fuentes de energía verde, ya que aprovechan la fuerza del viento para obtener oxígeno e hidrógeno mientras navegan.

La pesca de arrastre intensiva, una amenaza para la biodiversidad

La pesca de arrastre intensiva puede reducir hasta en un 50% la biodiversidad y el contenido en carbono orgánico. Así lo afirma un estudio científico que contó con la participación de investigadores del CSIC y de la Universidad Autónoma de Barcelona. El Gobierno portugués acaba de prohibir por decreto todas las artes de fondo, excepto el palangre, en dos millones de kilómetros cuadrados de sus aguas.

El arrastre intensivo provoca, a largo plazo, la desertización biológica de los ecosistemas sedimentarios de los fondos marinos. El estudio se centra en el impacto de la pesca de arrastre sobre organismos pequeños que viven en los sedimentos marinos hasta unos 500 metros de profundidad. Los científicos de la Universidad Politécnica de Marche, de Italia, junto a los investigadores españoles, afirman que al remover de forma continua a lo largo de los años los sedimentos provoca que estos pequeños organismos se reduzcan hasta en un 80%, y que la biodiversidad lo haga en un 50%, respecto a otras zonas donde no se practica el arrastre de forma intensiva.

Los trabajos de investigación se rea-

lizaron en el noreste de la costa catalana, en el cañón submarino de La Fonera, también denominado de Palamós, y son la continuación de otras actuaciones para analizar el impacto de la pesca de arrastre intensiva sobre la morfología de esta zona.

A fin de garantizar una explotación responsable y la preservación de los ecosistemas de fondo, Portugal ha decidido prohibir la pesca de arrastre en más de dos millones de kilómetros cuadrados. Oceana ha saludado esta medida al tiempo que pide que sea secundada por el resto de los países con interés pesquero en esta zona, así como que Portugal prohíba el arrastre de fondo y otras artes destructivas en las aguas en donde más se emplean. ■



Roque Ventosinos

SANIDAD MARÍTIMA

PICADURAS de ABEJAS y de AVISPAS

Las picaduras de estos insectos pueden provocar graves efectos sobre nuestra salud. Sus consecuencias varían dependiendo de numerosos factores. En primer lugar, si se trata de una picadura de avispa o de abeja. También influyen las condiciones personales de quien sufre la picadura y, por último, otras circunstancias como la presencia de suciedad o la cantidad de sustancia inoculada.



Una picadura es una lesión producida por la acción de un ser vivo capaz de inocular, a través de la piel, determinadas sustancias tóxicas en nuestro organismo. Las picaduras son mucho más frecuentes en primavera y en verano cuando los insectos están desplazándose por la naturaleza.

Podemos sufrir una picadura en cualquier lugar y en cualquier zona del cuerpo. Así, las abejas y las avispas nos pueden picar en el trabajo, especialmente si desarrollamos actividades al aire libre donde abundan estos insectos. También en nuestra propia casa ya que, en ocasiones, estos pequeños seres vivos están en los alrededores de las viviendas o entran al interior pudiendo picar a sus ocupantes. Y, por supuesto, en espacios abiertos. El simple hecho de ir por la calle o al estar en la naturaleza (campo, montaña o playa) nos exponemos a sufrir estas picaduras.

GRAVEDAD

Una picadura de avispa o de abeja puede producir diferentes reacciones en nuestro cuerpo, algunas de mucha gravedad. Las más frecuentes son:

- **Intoxicaciones.** Se localizan en la zona de la picadura y su intensidad depende de lo tóxica que sea la sustancia inoculada (veneno) y de su cantidad. Enseguida aparece en el área afectada hinchazón, enrojecimiento, aumento de la temperatura y dolor. Cuando a una misma persona le pican

varios insectos a la vez puede producirse una intoxicación generalizada, por todo el cuerpo, que es mucho más grave.

- **Alergias.** También aparece en la zona de la picadura y suelen venir acompañadas de hinchazón, dolor y picores localizados. Esto sucede prácticamente a cualquier persona que sufre una picadura de estas características. No suelen dar complicaciones, a no ser que se produzcan picaduras por muchos insectos o que la persona afectada sea alérgica al veneno de las avispas o de las abejas. En estos casos, puede producirse una alergia generalizada por todo el cuerpo, conocida como anafilaxia o shock anafiláctico, que precisa una atención médica urgente. Entre los síntomas de la anafilaxia podemos encontrar dificultad para respirar, opresión en la garganta o dificultad para tragar, hinchazón de la cara o de la boca, sensación de debilidad y piel amoratada
- **Infecciones.** Suelen aparecer sobre la misma herida de la picadura y dependen de si el insecto, en el momento de la picadura, aporta microbios o de que la picadura se contamine más tarde. Por ejemplo, al no haber extraído el aguijón adecuadamente. La infección se presenta tras unos días de haber sufrido la inoculación y empieza en la misma herida de la picadura, dando lugar a enrojecimiento, supuración y escozor.



Una variedad de infección, menos frecuente pero más grave, es la denominada linfangitis. En estos casos, la inflamación (hinchazón, calor y enrojecimiento) de la zona de la picadura se va extendiendo hacia otras áreas más alejadas del cuerpo. Ésta es una complicación que requiere atención médica y recibir un tratamiento adecuado.

Las picaduras localizadas en la cabeza o en el cuello suelen ser las que presentan mayores problemas.

ACTUACIÓN

Lo primero que debemos hacer ante una picadura es eliminar la causa que produce la infección. Es decir, si es una abeja, retiraremos el aguijón raspando con un objeto de borde recto. Un carnet o una tarjeta dura son ideales en estos cometidos. No utilizaremos pinzas, ya que éstas pueden romper el saco del veneno y aumentar su cantidad.



Lavaremos muy bien el área afectada con agua y jabón, aplicando hielo sobre la zona, observando durante varios días la evolución de la picadura.

Si el afectado es alérgico a la picadura de estos insectos, aplicaremos una pomada antihistamínica o tomaremos comprimidos, si así lo ha aconsejado un doctor. Además, aplicaremos en el muslo, de inmediato, una ampolla autoadministrable de Adrenalina -comercializada como Jext de 300 y 150 microgramos (según se trate de un adulto o de un niño)- y trasladaremos al afectado a un centro sanitario

Lo que nunca debemos hacer es aplicar sobre la picadura cualquier pomada, crema, o pasta dentífrica. Menos aún, barro o saliva, porque podemos contaminar la zona y provocar infecciones más importantes. Tampoco presionaremos, ni frotaremos la zona porque podemos extender más el veneno y/o introducir el aguijón más profundamente..

PREVENCIÓN

Existen actuaciones que pueden ayudarnos a prevenir las picaduras. Algunas no están a nuestro alcance como la desinsectación de zonas cercanas a lugares de trabajo o de residencia donde abundan estos insectos. Sin embargo, sí hay otras que dependen de nosotros mismos. En este sentido, procuraremos no provocar a estos insectos realizando movimientos bruscos o rápidos cuando están a nuestro lado, evitando acercarnos a las colmenas o nidos (especialmente los niños).

Por otra parte, cuando estemos en lugares donde haya insectos, no nos pondremos perfumes ni ropa oscura o con dibujos floreados que les atraigan. Usaremos, en cambio, repelentes y ropa clara que cubran la mayor parte del cuerpo.

Seremos prudentes al comer en espacios abiertos, especialmente alimentos y bebidas dulces. Y no olvidaremos que la basura, las zonas con agua y las piscinas atraen a estos insectos; por lo que evitaremos en lo posible estar cerca de ellas.

Finalmente, las personas alérgicas a las avispas o a las abejas deben llevar siempre algún objeto que les identifique como tales e informar de ello a las personas con las que se relacionan. Además, llevarán un botiquín de emergencia, con una ampolla de Adrenalina, por si tienen que necesitarla en alguna ocasión. ■

REMIGI SOLER ALBA
ESPECIALISTA EN MEDICINA DEL TRABAJO
SERVICIOS CENTRALES ISM

JORNADA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS EN ALGECIRAS

El Ministerio de Empleo y Seguridad Social celebró el pasado 7 de junio en la Casa del Mar de Algeciras una jornada de sensibilización en prevención de riesgos laborales y sanidad y seguridad marítimas, dirigida al sector pesquero de la localidad.

Participaron como ponentes Francisco Moreno, técnico superior de Prevención de Riesgos Laborales de INSHT de Sevilla; Ana Gross, inspectora de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Cádiz; José Antonio Ríos, subinspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Algeciras y Leovigildo Mallorca, médico del Centro de Sanidad Marítima del ISM en Algeciras. Tras sus ponencias, se abrió un debate en el que los asistentes plantaron sus dudas y propuestas en materia de prevención.

La jornada fue posible gracias a la colaboración de la Cofradía de Pescadores y de la Asociación de Armadores de Algeciras.

PREMIO AL ESPERANZA DEL MAR

La Sociedad Atlántica de Oceanógrafos entregó los premios Océano 2014 que reconocen la labor de personas, asociaciones, instituciones y empresas por la conservación de los océanos y el apoyo al desarrollo de las Ciencias del Mar. En la edición de este año resultaron galardonados el buque-hospital "Esperanza del Mar" junto al 802 Escuadrón y Centro de Rescate (SAR Canarias) de las Fuerzas Aéreas, con base en Gando, así como la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante.

También será premiada la Organización Internacional Océana y Guillermo García-Blairsy, impulsor del Banco Español de Algas, quien recibirá el galardón, a título póstumo.

La entrega de premios tuvo lugar el pasado 5 de junio en el Real Club Náutico de Gran Canaria. Semanas antes recibió el galardón, a título honorífico, Federico Mayor Zaragoza, quien fuera ministro de Educación con Calvo Sotelo y director general de la UNESCO.



PORTAL PARA CONSUMIR PESCADO

La Dirección General de Comercio de la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad de Madrid ha impulsado la creación del nuevo portal www.comepescado.com. La iniciativa nace con el objeto de promocionar el consumo de pescado y mariscos y de potenciar el canal especializado de ventas de productos pesqueros.

La página informa de las bondades de los productos del mar así como de los beneficios que su consumo aporta a nuestro organismo. También incluye recetas para aprender a cocinarlos y las últimas tendencias gastronómicas. Se resuelven además todo tipo de dudas y se da cuenta de eventos, catas, talleres

de degustación y cursos de cocina relacionados con el pescado.

Además de fomentar el consumo de pescado, desde el portal se pone en valor a los profesionales del comercio minorista, acercando el formato "especialista tradicional" a los clientes con un lenguaje apoyado en las nuevas tecnologías.



PREMIOS JACUMAR

El Boletín Oficial del Estado publicó el pasado 4 de junio la Orden del MAGRAMA convocando la XIII edición de los premios JACUMAR. Estos premios persiguen fomentar la investigación en acuicultura en pro del desarrollo del sector.

Todos los equipos que efectúen sus trabajos en centros públicos y privados de investigación, tanto en España como en los países de la Unión Europea podrán participar en el certamen. Eso sí, el estudio deberá haberse desarrollado en los dos años anteriores a la publicación de la convocatoria.

Las personas interesadas en participar podrán presentar la solicitud, acompañada de la documentación necesaria, hasta el próximo 5 de agosto. Los trabajos que opten al Premio de Investigación en Acuicultura se valorarán de acuerdo con criterios como el carácter innovador del proyecto y la aplicación práctica a las empresas acuícolas. También se tendrá en cuenta la participación de empresas del sector y de varias



Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel. 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

DIRECCIÓN GENERAL DEL
TRABAJO AUTÓNOMO, DE
LA ECONOMÍA SOCIAL Y
DE LA RESPONSABILIDAD
SOCIAL DE LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)